UNIVERSITÉ DE BORDEAUX — FACULTÉ DE DROIT

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS AU MAROC FRANÇAIS

LEUR CONCURRENCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 27 juin 1934, à 9 heures du matin

PAR

M. BOUSSER

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(Société Anonyme)
22, Rue Soufflot, PARIS (V^e^)

1934

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté entend ne donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE BORDEAUX — FACULTÉ DE DROIT

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS AU MAROC FRANÇAIS

LEUR CONCURRENCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 27 juin 1934, à 9 heures du matin

PAR

M. BOUSSER

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(Société Anonyme)
22, Rue Soufflot, PARIS (V^e^)

1934

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

Professeurs honoraires : MM. SAUVAIRE-JOURDAN, ✻ ✪ I.; LESCURE ✻. ✪ I.; de BOECK, ✻. ✪ I, NOAILLES ✪ A; BENZACAR, ✻, ✪ I.

FERRON, ✻, ✪ I, *Doyen*, professeur de *Droit commercial*.

FERRADOU, ✻, ✪ I., Assesseur du Doyen, professeur d'*Histoire du droit* et chargé d'un cours de *Pandectes* (Diplôme d'études supérieures).

MARIA, ✪ I., professeur de *Droit romain*.

MARGAT, ✪ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *droit international privé* (Licence).

BONNECASE, ✪ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit maritime* (3e année).

PALMADE, ✪ A. ✻, professeur de *Droit civil*.

VIZIOZ, ✪ I., professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Diplôme d'études supérieures).

BONNARD, ✻ ✪ I., ✻, professeur de *Droit administratif* et chargé d'un cours de *Droit constitutionnel comparé* (Diplôme d'études supérieures).

POPLAWSKI, ✻ ✪ I., professeur de *Droit criminel* et chargé, d'un cours de *Législation industrielle*.

BOYÉ ✻, ✪ A., ✻, professeur de *Droit romain*.

MOUNIER, ✪ I., professeur d'*Economie politique* et chargé d'un cours d'*Histoire des doctrines économiques* (Diplômé d'études supérieures).

BIBIÉ, ✻, ✻, professeur de *Droit international public*.

REGLADE, ✪ A., professeur de *Droit constitutionnel et administratif*.

GARRIGOU-LAGRANGE, professeur d'*Economie politique* et *Science financière*, chargé d'un cours de *Législation coloniale* (3e année).

HUBRECHT, ✪ A, professeur d'*Histoire du Droit* (doctorat), chargé d'un cours de *Droit romain* (Licence 2e année).

LABORDE-LACOSTE, ✪ I., professeur à la Faculté de Droit d'Aix, chargé d'un cours de *Droit civil* (Licence), des cours de *Droit civil* (Capacité) et d'un cours d'*Enregistrement*.

COUZINET, chargé de cours (*Droit public*).

WEILLER, chargé de cours (*Economie politique*).

M. ARTIGUELONG, *secrétaire*.
Mme COSTES, ✪ A, *secrétaire-adjointe*.
Mme SOUBIE, *bibliothécaire*.

COMMISSION DE LA THÈSE

MM. GARRIGOU-LAGRANGE, *professeur*.. *Président*

M. VIZIOZ, *professeur* ..... } *Suffragants*
M. WEILLER, *chargé de cours*..... }

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

INTRODUCTION

Les progrès de la mise en valeur de l'Afrique se mesurent à l'extension de ses voies de communication[1]. Ce fait trouve au Maroc une expression d'autant plus saisissante que les résistances y furent plus nombreuses et les obstacles singulièrement difficiles à vaincre.

A défaut d'une expansion ferroviaire entravée par les dispositions internationales et en particulier par l'accord franco-allemand de 1911, on avait sans doute fondé certains espoirs sur la navigation fluviale[2]. Il fallut admettre bientôt pourtant qu'elle ne pouvait concerner que l'Oued Sebou et se limitait à une faible zone de 60 à 100 kilomètres de profondeur, sans préjudice de nombreux méandres qui, en allongeant le parcours, majoraient nécessairement les tarifs pratiqués. Deux compagnies de transport s'efforcèrent néanmoins, dès 1913, d'instituer des services entre Mechra Bel Ksiri et Kénitra[3].

Sur les pistes, le portage à dos d'animaux se révélait de plus en plus onéreux et impropre aux exigences des formes nouvelles de développement économique; les « arabas » et les charrettes n'offraient point une sécurité et une capacité suffisantes; enfin, l'automobile à ses débuts ne parvenait à s'ouvrir sur des pistes défoncées qu'un champ encore restreint de déplacement.

1. Orde Browne (G. St. Y.), « African labour and international relations » dans *Journal of the African society*, octobre 1932, p. 394-401.

2. Cf. Graux (Lt-col.), *Le Maroc, sa production agricole*, Paris, 1912; Général de Torcy, « La navigabilité de l'oued Sebou, dans *L'Afrique française*, 1912, p. 152-158; Legrand (J.-M.), « Les voies et moyens de communications du Maroc occidental », dans *C. R. de la Soc. des Ingénieurs civils de France*, juin 1914.

3. *Bull. officiel du Protectorat*. 5 décembre 1913, p. 531.

La création d'un chemin de fer constituait ainsi « pour notre action marocaine une question de vie ou de mort[1] ». C'est à cette nécessité que répond la constitution à vive allure d'un réseau stratégique à voie de 0 m. 60, seul moyen ferroviaire admis par les traités. Parallèlement, se poursuivait la création d'un réseau routier entrepris avec d'autant plus d'ardeur que le « Maréchal » y voyait l'occasion d'ouvrir de nouvelles chances de travail aux indigènes tout en affirmant notre volonté nette d'implantation dans le pays.

Bientôt, l'automobile, favorisée par les progrès réalisés dans cette industrie pendant la guerre et par l'existence d'un réseau routier *conçu pour elle*, devint un concurrent sérieux pour le chemin de fer à voie de 0 m. 60. Ainsi la concurrence du rail et de la route se fit jour au Maroc dès 1918.

Le problème fut vite résolu par le « Maréchal » qui n'hésita pas à élever les tarifs ferroviaires pour les mettre à la parité avec ceux de l'automobile et à donner « au trafic par route plus de solidité et de sécurité en subventionnant largement la compagnie de transport la mieux dirigée[2] », la C. T. M.

Mais automobiles et voies de 0 m. 60 apparurent après la guerre de plus en plus hors d'état de faire face au trafic marocain dont les denrées d'exportation (minerai, céréales) sont particulièrement pondéreuses et encombrantes.

Alors se précisa la conception et l'exécution d'un réseau ferroviaire à voie large, drain principal destiné à desservir les régions à large trafic et sur lequel s'embrancherait un trafic automobile, considéré comme affluent, et appelé en même temps à ménager les zones de circulation jusqu'aux confins de la dissidence.

Mais, tandis que l'automobile continuait à échapper à toute réglementation, un cahier des charges rigoureux enserrait l'action des compagnies de chemins de fer, sans

1. Jacques Bardoux, « Le Maroc et la voie ferrée », dans la *Rev. hebdomadaire*, 23 décembre 1911, p. 496.

2. Sayous, « La réglementation des transports en commun des voyageurs par route au Maroc français » dans la *Rev. économique internationale*, septembre 1933, p. 518-528.

d'ailleurs que cet ensemble d'obligations trouvât sa contrepartie dans l'octroi aux compagnies ferroviaires d'un monopole de fait.

Aussi bien « dès l'ouverture à l'exploitation, les réseaux marocains ont connu la sévère concurrence des transports automobiles qui offraient aux usagers les avantages du trafic de porte à porte et échappaient simultanément aux charges d'entretien et d'amortissement des voies qu'ils utilisaient[1] ».

Cette menace n'eut cependant au début, que l'heureux résultat de les forcer à s'équiper de la façon la plus moderne. Jusqu'à ces dernières années, rail et route ont vu leur trafic voyageurs et marchandises se développer au même rythme accéléré que l'essor économique du Maroc.

On pouvait prévoir cependant que l'accroissement continu du nombre de véhicules, favorisé d'ailleurs par une pratique exagérée du *crédit automobile*, comme par de très faibles taxes douanières et fiscales, ne tarderait pas à amener une crise des transports.

La crise économique qui surprit le Maroc en plein essor en amenant une stagnation de l'activité économique et en restreignant le trafic possible, vint précipiter l'événement, déclanchant depuis 1930 une lutte aiguë, d'une part des transporteurs routiers entre eux, de l'autre du rail et de la route.

Problème d'actualité mondiale mais qui revêt au Maroc un *caractère spécial*.

La plus grande partie des moyens de transport se trouve en effet *localisée dans une seule région* : la zone atlantique où le peuplement européen et indigène est le plus dense[2], qui est la plus riche au point de vue agricole et où se concentre le mouvement touristique.

Tandis que la lutte est vive dans cette zone, d'autres

1. Hoffherr (R.), *Economie marocaine*, Paris, Sirey, 1932, p. 97.

2. Le peuplement... très dense dans les plaines du Maroc occidental... accapare les deux tiers de la population totale, très disséminée dans le Maroc oriental, dont l'effectif ne dépasse pas 200.000 personnes » (Hoffherr (René) et Roger Moris, « L'indigène marocain et la crise économique », *Rev. politique et parlementaire*, 10 avril 1934).

régions plus pauvres sont délaissées et restent livrées à quelques petits transporteurs ou aux anciens modes de portage.

D'autre part, les *habitudes de la clientèle indigène* affectent profondément les conditions de cette concurrence.

Atteint d'une « caractéristique bougeotte » l'Indigène est surtout sensible au bon marché du voyage. Il ne recherche pas le luxe ni même le confort et ne comprend pas les formalités des voyages en chemins de fer (attente devant un guichet, achat d'un billet à conserver, contrôle, etc..). Il s'adresse de préférence à l'automobile qui le mène rapidement et directement sans aucune formalité au lieu qu'il désire. Il aime à marchander le prix de sa place et ne sachant jamais à l'avance l'emploi de son temps, n'utilise pas les billets d'aller-retour qui lui permettraient de diminuer ses frais. Fantaisiste, il se plie difficilement aux exigences d'un horaire fixe, car il n'a généralement pas la notion du temps. L'engouement de l'Indigène pour l'automobile est caractéristique au Maroc, d'autant plus que celle-ci profite d'une large publicité grâce à sa souplesse qui lui permet de se faire connaître dans les « douars » les plus éloignés et aussi en raison des pratiques très poussées de racolage dont usent les transporteurs.

Plus spécialement le commerçant indigène trouve dans l'automobile un auxiliaire précieux qui lui permet de continuer à tenir une minuscule boutique. Grâce à l'automobile il n'est pas nécessaire d'avoir de gros stocks de marchandises ni de gros capitaux : le renouvellement fréquent du fonds entraînant un renouvellement rapide du petit capital. Aucune formalité à accomplir, aucun déplacement inutile, aucune attente derrière un guichet.

Favorable au négociant des villes, l'automobile s'adapte très bien aux besoins du « soukier » dans le bled. Arrivant et partant à l'ouverture et à la fermeture du souk, de faible capacité, le camion répond au besoin précis du marché et transporte en outre souvent gratuitement le matériel de tente et le marchand. Ce trafic intermittent, à raison même de sa nature, échappe presque entièrement aux chemins de fer.

Le transport par automobile se rapproche de l'ancien portage auquel était habitué l'Indigène; comme ceux des chameliers les prix des transporteurs « diffèrent d'après la région traversée, la saison, la nature et l'emballage de la marchandise, l'offre et la demande[1] ».

L'existence d'un *artisanat indigène des transports* complique encore le problème. N'ayant d'autres besoins que ceux de leurs coreligionnaires[2], possesseurs de véhicules hétéroclites achetés d'occasion et très souvent à crédit, n'ayant jusqu'à ces derniers temps aucune charge d'assurances à supporter, ils avilissent les prix à un degré tel que les autres entrepreneurs de transports peuvent difficilement suivre.

D'une incontestable utilité dans le bled, ils sont indésirables sur les routes à grand trafic où ils constituent d'ailleurs un danger.

⁂

Les chemins de fer marocains ont eu par conséquent à faire face à des *problèmes d'adaptation différents* de ceux de la Métropole. En ce sens la création d'une quatrième classe a constitué une très heureuse innovation dont nous aurons l'occasion de montrer statistiquement les résultats très suggestifs.

L'ouverture d'un train de nuit sur la ligne de Marrakech a rencontré aussi la faveur des Indigènes qui échappent ainsi aux frais d'hébergement dans un « fondouk ».

L'électrification du réseau en permettant une accélération des vitesses, une plus grande fréquence de trains, a donné de bons résultats, de même que l'ouverture de bureaux de villes, la création de services d'autobus gratuits entre la gare et le centre indigène, l'organisation de billets combinés après entente avec certains transporteurs pour les voyageurs à destination de centres dépourvus de voie ferrée, etc.

1. Pierre Clerget, « Le commerce au Maroc » dans la *Rev. gén. des Sciences*, 15 avril 1914, p. 357.
2. Hoffherr (R.) et Roger Moris, *Revenus et niveaux de vie indigènes au Maroc*, Paris, Sirey, 1934.

L'automobile d'ailleurs ne suffirait pas à assurer toutes les exigences de cette clientèle ou de l'économie générale du pays.

Les *brusques oscillations* d'une économie très saisonnière nécessite périodiquement un trafic très intensifié qu'il s'agisse du déplacement des travailleurs à l'appel des moissons ou des exportations résultant du régime de monoculture céréalière ou encore de l'exode estival vers la métropole de la population européenne.

L'*essor minier* longtemps retardé du Maroc fait progressivement participer le pays aux conditions économiques européennes et commande un moyen de transport à grande capacité.

La coordination des transports s'impose donc et prend un caractère d'urgente nécessité dans un pays en évolution très puissante et qui oblige par conséquent à prévoir sans cesse et à anticiper sur des problèmes qui ne se poseront qu'ultérieurement dans la Métropole.

Aussi bien la question ne manquera pas de s'élargir dans l'avenir avec la mise en exploitation rationnelle de modes nouveaux de transport ainsi que le laisse déjà présager l'état actuel de la *circulation aérienne*. L'intervention de forces nouvelles viendra par ailleurs modifier constamment les données du problème. Ainsi le *charbon* à Djérada et la récente découverte de *pétrole* au Tselfat constituent des facteurs dont on ne peut sous-estimer l'importance ultérieure.

Le *régime international* du Maroc contribue encore à accroître la difficulté de cette coordination effective entre les différents modes de transport.

***

L'*Etat* a été appelé ainsi à intervenir. Sans prendre des mesures définitives et radicales en raison de la complexité et de la nouveauté du problème, le Gouvernement marocain s'est efforcé avant tout d'*assurer une plus grande sécurité* aux usagers de la route et de l'automobile, en imposant

l'assurance obligatoire aux transporteurs. D'autre part, il a cherché à *enrayer une juxtaposition antiéconomique de plusieurs entreprises sur le même parcours*, en substituant le régime de l'*autorisation préalable* à celui de la simple déclaration.

Tel est l'objet de la réglementation des dahirs de 1933. Ce n'est pas le moindre de ses résultats que d'avoir préparé l'action corporative, en provoquant une entente et en favorisant le *groupement* des *transporteurs*.

Mais cette réglementation paraît encore insuffisante et l'Etat manquerait à son rôle essentiel si devant les problèmes multiples d'un avenir prochain il se réfugiait dans un prudent abstentionnisme.

Sans doute les ententes sont plus que jamais opportunes, elles sont même *nécessaires*; mais l'Etat ne saurait s'en remettre aux seuls intérêts privés du soin de déterminer ce qui peut le mieux servir l'intérêt général. Les actions collectives pour être vraiment fécondes doivent se combiner sous la direction, le contrôle et l'arbitrage de l'Etat[1].

C'est d'ailleurs par une intervention constante de l'Etat dans ce domaine des transports comme dans tous les autres que le « Maréchal », s'appliquant sans cesse à coordonner les diverses forces du pays, a pu en régler le développement et réaliser la « création marocaine ».

* * *

Des considérations qui précèdent se dégagent l'esprit et le plan de notre étude.

Dans une première partie nous nous sommes efforcés de tracer un tableau aussi complet que possible de *l'évolution des moyens de transport*.

Nous avons examiné le Maroc avant l'établissement du protectorat; à notre arrivée, pendant et après la guerre.

1. « C'est la conviction profonde que dans les pays neufs... dans le domaine public comme dans le domaine privé, les efforts de l'Etat et les initiatives individuelles s'interpénètrent inévitablement et qu'il y a dès lors, tout avantage à les appuyer les uns contre les autres » (Lantenois (H.), préface à Hoffherr et Mauchaussé, *Formules modernes d'organisation minière africaine*, Paris, Sirey, 1933.

Le rythme très accéléré de l'essor économique du pays nécessitait alors des moyens nouveaux de circulation et l'on assiste pendant cette période à la disparition successive du portage, du roulage et du chemin de fer à voie de 0 m. 60 tandis que se développait à vive allure le réseau ferroviaire à voie large et que la circulation automobile prenait une extension chaque jour plus grande.

Mais la crise économique en entraînant la stagnation et même la regression du trafic possible ne tarda pas à amener une lutte très vive entre le rail et la route.

C'est l'étude de *la concurrence des entreprises de transport par route et du chemin de fer* qui fait l'objet de la suite de cet ouvrage.

Après avoir exposé les faits en étudiant dans leur détail les statistiques ferroviaires et en évaluant le trafic routier, nous nous sommes efforcés de les interpréter et de rechercher les causes diverses de cette concurrence.

Elle tient sans doute à des raisons générales que l'on retrouve écrites un peu partout mais aussi des causes strictement marocaines s'y ajoutent que nous avons tenté de dégager. C'est surtout dans l'étude comparative des tarifs et des conditions d'exploitation des deux moyens de transport que l'on trouve les raisons principales de cet « écrémage » dont souffrent les chemins de fer.

Les faits une fois dégagés et interprétés nous avons étudié dans une troisième partie *les réactions des concurrents et l'action du Gouvernement.*

De quelle façon les dirigeants des chemins de fer ont tenté de lutter contre cette concurrence, quels ont été les résultats de leurs réformes, quelles ont été aussi les réactions des transporteurs routiers, autant de questions auxquelles nous avons tenté de répondre dans un premier chapitre.

Un deuxième chapitre est consacré à l'intervention du Gouvernement. Nous en avons recherché les raisons, et après avoir analysé les dahirs de 1933, nous nous sommes efforcés d'en dégager d'une façon toute objective les premiers résultats.

Nos appréciations personnelles ont été résumées en *conclusion.*

Nous voudrions en terminant nous excuser des lacunes de ce travail.

Il ne pouvait nous appartenir d'étudier la construction des chemins de fer et des routes. Abandonnant ce soin aux techniciens[1] nous avons porté toute notre attention sur le *trafic* ferroviaire et routier.

La constatation statistique des faits est le point de départ nécessaire d'une étude de ce genre. Malheureusement *l'insuffisance des statistiques routières* fait obstacle à toute appréciation précise.

A défaut de données directes nous avons dû nous efforcer d'évaluer *indirectement* ce trafic par la constatation des chiffres de l'immatriculation des véhicules, de l'importation du carburant ou des ouvrages en caoutchouc.

Il a été également fait appel aux quelques comptages sur route établis par le service commercial des chemins de fer. Mais c'est surtout par la comparaison des statistiques du trafic ferroviaire et des chiffres des importations et des exportations de marchandises que nous sommes parvenus à donner une idée de la concurrence grandissante faite au rail par la route.

Nous n'avons pas davantage la prétention d'avoir complètement exploré un sujet aussi complexe et délicat et dont les données se renouvellent constamment.

Il ne pouvait nous appartenir que de faire le point à cette étape de l'évolution du Maroc.

Nous espérons cependant que cette étude aura du moins le mérite de montrer la *nécessité urgente de combler cette lacune : la documentation économique insuffisante ou mieux inexistante du gouvernement du Protectorat en ce qui concerne l'automobile.*

1. Méchin, *Les chemins de fer au Maroc,* Paris, Les Presses universitaires de France, 1928; Ferras, « Les Travaux publics au Maroc », conférence, Rabat, 1923.

*
* *

Nous n'aurions certes pas entrepris pareille tâche si nous n'avions été assurés de bienveillants concours.

Les conseils de M. René Hoffherr, directeur des Centres juridiques à l'Institut des Hautes-Etudes marocaines, à qui nous devons l'idée première de cet ouvrage et qui a facilité nos démarches auprès des directeurs des principales compagnies de transport, ne nous ont jamais fait défaut. Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre vive reconnaissance.

Nous tenons à exprimer également notre respectueuse gratitude à M. Garrigou-Lagrange, professeur à la Faculté de droit de Bordeaux, qui a bien voulu accepter la présidence de notre thèse et nous adresser d'utiles remarques.

Nos remerciements vont aussi à M. Funck-Brentano, conservateur de la Bibliothèque générale, qui nous a permis de réunir une importante documentation et dont les vues très suggestives nous ont été d'un précieux secours.

Nous ne sommes pas moins reconnaissants à M. Simeray, directeur de l'exploitation des C. F. M., et à M. Thionnet, directeur de l'exploitation du Tanger-Fès. L'amabilité avec laquelle ils nous ont prodigué leurs conseils et communiqué leurs dossiers furent pour nous les meilleurs des encouragements.

Nous nous devons de mentionner également l'accueil bienveillant que nous ont réservé M. Mourgnot, administrateur délégué de la C. T. M., M. Blondel, chef du contentieux des C. F. M., M. Oudiot, ingénieur principal, chef du premier bureau technique à la Direction générale des Travaux publics, M. Castell, chef du service commercial du Tanger-Fès, les agents des compagnies de chemins de fer et de transports automobiles et toutes les personnes qui ont bien voulu se prêter à notre enquête.

PREMIÈRE PARTIE

L'évolution des moyens de transports

Chapitre I. — Les transports avant le Protectorat.
Les pistes. Le portage. Tarifs.

Chapitre II. — L'occupation militaire et l'établissement du Protectorat.
Le portage. Le roulage. Les chemins de fer militaires et leur trafic. L'automobile. Les chemins de fer à voie large.

Chapitre III. — La période de guerre.
Les chemins de fer militaires. Les chemins de fer à voie normale. L'automobile. Le roulage. Le portage. La concurrence rail-route.

Chapitre IV. — L'après-guerre.
Les chemins de fer à voie de 0 m. 60. Les chemins de fer à voie normale. Les routes et leur trafic. La concurrence rail-route.

Chapitre V. — La crise de 1930 et ses effets.
La baisse du trafic des chemins de fer. La concurrence des transporteurs routiers.

Chapitre VI. — L'extension de la crise économique.

CHAPITRE PREMIER

LES TRANSPORTS AVANT LE PROTECTORAT

« Il existe au Maroc un ministre des Travaux publics, mais il n'y a pas de Travaux publics » déclarait Ludovic de Campou dans *Un Empire qui croule*[1].

Il ne fut pas le seul à déplorer le manque de voies de communication au Maroc et les nombreux voyageurs qui l'y ont précédé ou suivi ont laissé de vivantes descriptions de ces « chevauchées » interminables, de ces pittoresques passages d'oueds par les caravanes, quand ils ne déploraient pas le prix excessif du moindre déplacement[2].

Les Pistes.

Dans ce pays, nulle route. « La seule route empierrée de tout le Maroc, écrivait E. Fallot, est celle qui réunit les deux villes voisines de Fez et de Meknès... Encore n'est-elle pas entretenue[3] ».

Sans doute parlait-on alors du « Trick-es-Soltan » (la route

1. Campou (Ludovic de), *Un empire qui croule. Le Maroc contemporain*, Paris, 1886, in-12, 250 p.

2. Cf. Salmon (Albert) et Ed. Cherleville, « Le Maroc, son état économique et commercial », *Mission du ministère du Commerce*, Berger-Levrault, Paris, 1906, p. 28-30; Porche-Banes (G.), « Les Travaux publics au Maroc » dans *C. R. des trav. du congrès de l'Afrique du Nord*, tenu à Paris du 6 au 10 octobre 1908, p. 805, 809; Bernard (A.), « Le commerce au Maroc » dans la *Rev. gén. des Sciences*, 15 février 1903, p. 133-135; Erckman (Jules), *Le Maroc moderne*, Paris, Challamel, 1885, in-8°, 304 p.; Foucauld (Ch. de), *Reconnaissance au Maroc*, Paris, 1888, in-4°, XVI-195 p.; Brives, *Voyages au Maroc* (1901-1907), Alger, Jourdan, 1909, X-612 p.; De Mazières, « Le tourisme au Maroc et aperçu rétrospectif sur les moyens de transports », *Rev. de géographie marocaine*, 1er et 2e trim., 1927, p. 92; Wolfrom, *Le Maroc; ce qu'il faut en connaître*, Paris, Challamel, 1906.

3. E Fallot, *La solution française de la question du Maroc*, Paris, Delagrave, 1905.

du Sultan), mais ce n'était là qu'une piste jalonnée de points d'eau et de gites d'étapes aménagés contre les voleurs de bêtes, coupant les oueds aux gués ; il y avait quelques ponts dont les vestiges existent encore (Pont du Sebou sur la route de Fès à Taza, pont de Kasba Tadla sur l'Oum-er-Rebia, pont de Marrakech sur le Tensift), dus le plus souvent à l'industrie de renégats. Le tracé du « Trick » se déplaçait d'ailleurs avec le degré d'autorité du Sultan sur les tribus dont le territoire devait être emprunté.

Selon Doutté le mot arabe « trick » (route) a le sens de « frappé », de « piétiné » et le Trick-es-Soltan ne différait des pistes que par un tracé un peu mieux choisi.

Pour aller à la ville ou pour se rendre au souk, les Indigènes s'étaient ouvert à travers le bled des chemins « tournant vaille que vaille les obstacles ou se butant contre eux[1] ». Ces pistes offraient l'aspect de frayées parallèles réparties sur une largeur de 60 à 80 m., sans direction rationnelle, mais tracées conformément aux exigences de la sécurité. « Au Maroc, le chemin, c'est où l'on passe surtout lorsqu'on se rend dans des endroits peu fréquentés[2] ».

De telles voies de communication interdisaient l'emploi d'instruments mécaniques, même rudimentaires. Le Maroc alors ne connaissait d'autre mode de transport que le portage à dos de chameaux, de mules ou d'ânes. Non seulement la voiture n'existait pas, mais l'usage de la roue « constituait une monstrueuse *bidaa* (innovation)[1] ».

Pourtant la roue et le rail lui-même apparurent avant la fin du XIX^e^ siècle au Maroc. Le baron Whetnall, ambassadeur belge, en mission en 1888 à Fès et à Meknès avait présenté, parmi les nombreux cadeaux offerts à Moulay Hassan[3], « un train minuscule, qu'un mécanicien belge

1. Ladreit de Lacharrière, *Voies de communications et moyens de transports au Maroc*, Panorama, 1^er^ décembre 1929.

2. Wolfrom, *op. cit.*

3. Collin (Victor), *Le Maroc et les intérêts belges*, Louvain, 1900, p. 141-142. Cependant, dans certaines villes de la côte où résidaient des Européens, circulaient des charrettes. Une lettre de M. Féraud, ministre de France à Tanger, au vice-consul de France à Casablanca, M. Craveri, et datée du 10 décembre 1885, en fait foi : « Je reçois, écrivait-il, la lettre que vous m'avez écrite pour me faire part de l'interdiction prononcée par le caïd de votre résis

parvint à monter et à faire rouler, après plusieurs jours d'un travail pénible, dans un jardin impérial de Méquinez ». La locomotive s'appelait « la Marocaine ». M. Romberg, qui se trouvait à cette époque à Meknès, a fait un dessin de ce spectacle, du sultan Moulay Hassan et de ses vizirs en chemin de fer[1]. Mais le « Bapour » belge ne tarda pas à « rejoindre dans le magasin aux accessoires, les innombrables présents oubliés des Bashadours antérieurs». Moulay Hassan et Ba Ahmed savaient trop bien que « pour éloigner les voyageurs et les explorateurs, le gouvernement [ne devait rien faire] pour améliorer les voies de communication[2] ».

Cependant les ambassadeurs étrangers ne cessaient de réclamer, chacun pour leur pays, la construction de chemins de fer. Après les Belges, ce furent les Anglais, puis les Français. Moulay Hassan, décidé par notre ministre de France à Tanger, M. Féraud, avait demandé au Gouvernement français l'envoi au Maroc du lieutenant de Génie Roger, qui en 1887 étudia le tracé d'un chemin de fer allant de Fès à Meknès[3]. Rien n'aboutit. Plus tard, le rail, la bicyclette, etc, apparurent à nouveau dans le palais d'Abd-el-Aziz[4].

Ce n'étaient là que fantaisies de sultan. En fait les échanges intérieurs du Maroc étaient très difficiles, très aléatoires, très coûteux, pour le transport des voyageurs aussi bien que pour celui des marchandises, et c'est surtout

dence contre la circulation des charrettes dans la ville de Casablanca... Il est inadmissible qu'un accident isolé donne lieu à des précautions d'une rigueur aussi exagérée et de nature à porter un préjudice considérable aux transactions commerciales. Je me suis donc empressé d'adresser au grand vizir une lettre protestant contre l'interdiction que vous me signalez... » (Archives du Protectorat à la Bibliothèque générale. Fonds de Tanger. Correspondance avec les agents de la côte, 1885-90. Registre).

1. « Le premier chemin de fer au Maroc », dans *Le Monde illustré*, n° 1619 du 7 avril 1888, p. 222 et 225.

2. Erckmann (Jules), *op. cit.*

3. Hubert (Jacques), *Les journées sanglantes de Fès*, Paris, Chapelot, in-8°, 1913, p. 289-290; Sur cette mission du lieutenant Roger, cf. aussi Archives du Protectorat à la Bibliothèque générale. Fonds de Tanger, Correspondance politique avec le ministère des Affaires étrangères, année 1887, Registre, lettre n° XV.

4. De Mazières, *art. cit.*, et Méchin, *Les chemins de fer au Maroc*, Paris, Presses universitaires, 1928, in-8°, 228 p.

à la pénurie de moyens de transport qu'est due cette « cristallisation » du commerce marocain comme aussi de l'âme indigène qui caractérisaient ce pays en 1912.

Le Portage.

Hommes et marchandises circulaient donc sur « ces pistes vagabondes qui trop souvent se transformaient en fondrières poussiéreuses pendant l'été et en cloaques de boue pendant l'hiver[1] ».

Pour les voyageurs, les mulets étaient le moyen de transport le plus pratique. Effectuer un voyage au Maroc constituait une entreprise.

Il fallait s'entendre avec un « Hammar », muletier, et débattre pendant de longues heures le prix du voyage, qui d'ailleurs différait avec les saisons, l'état des pistes, la région traversée. En dehors des frais d'escorte, le prix du voyage se trouvait grevé des nombreuses « mouzounas » perçues par les habitants des « nzalla » (lieu où l'on descend), gites d'étapes occupés par des hommes armés veillant le jour à la sécurité des routes et gardant la nuit les voyageurs et les caravanes. Mais si l'on traversait des territoires es-siba, on devait obtenir d'un membre de la tribu son « anaïa » (protection) moyennant un prix à débattre : la « zetata ». Les mêmes opérations se répétaient dans chaque tribu[2].

La piste de Tanger à Fès, très fréquentée et traversant le bled Maghzen, ne nécessitait pas de telles précautions. Il fallait cependant voyager accompagné d'un moghazni et se munir de lettres de recommandation pour les gouverneurs des lieux qu'on visitait. On emportait, bien entendu, ses provisions et sa tente.

Le recueil consulaire anglais[3] note les prix de 35 à 40 livres sterling pour se rendre de Tanger à Fès, et M. Porche-

1. Delure, « Les Travaux publics au Maroc », conférence faite en octobre 1915 à l'exposition de Casablanca, Rabat, imp. du *Bulletin officiel*.
2. De Foucauld, *op. cit.*; Bernard (A.), *art. cit.*
3. *Diplomatic consular reports*, n° 2603, mai 1901, p. 13.

Banes estime qu'un « voyage de Tanger à Fès revient à 700 ou 800 francs[1] ».

Ces prix élevés étaient au moins doublés par les « nombreux péages établis sur les chemins du nord de l'Atlas et les escortes qu'il était indispensable de prendre au sud de la chaîne[2] ».

« Quant aux marchandises... elles arrivaient après des délais indéterminés, quand elles arrivaient[3] ». Tout dépendait en effet de la volonté du Hammar, du temps[4], et aussi de la sécurité des régions à traverser. Le transport se faisait soit à dos d'ânes, portant une charge de 150 kg. environ, soit de cheval de bât ou de mulet (en montagne surtout) portant 200 kg., soit (le plus souvent en plaine) dans des « tellis », des nattes cousues portées par des chameaux dont la charge n'excédait jamais 300 kg. La vitesse moyenne de marche atteignait 4 kilomètres à l'heure et les étapes étaient d'environ 30 kilomètres. Dans la saison chaude on voyageait la nuit.

Fès et Marrakech constituaient les deux grands entrepôts intérieurs du pays. C'est à Fès qu'aboutissaient les produits du Tafilalet, dirigés ensuite vers Tanger, et les marchandises d'importation débarquées à Tanger, et dirigées ensuite vers tout l'arrière pays. C'est à Marrakech qu'aboutissaient les convois venus de Mazagan, comme ceux du Sous et du Draâ; de Marrakech que partaient les caravanes pour l'Océan ou le Sud-Ouest[5].

1. Porche-Banes, *art. cit.*
2. De Foucauld, *op. cit.*
3. Porche-Banes, *art. cit.*

Goulven, *Le Cercle des Doukkala au point de vue économique*, Paris, Larose, in-8°, 1918. « Lorsqu'un commerçant devait envoyer de la marchandise dans l'intérieur, il s'adressait à un « Hammar » , chef de caravane avec lequel il convenait du prix... Lorsque commerçant et hammar étaient d'accord sur le prix, les chameliers se rendaient chez les notaires (adoul) pour rédiger un contrat de louage dans lequel étaient mentionnés le nombre et la valeur des marchandises transportées, les noms de l'expéditeur et du destinataire, et l'acompte déjà touché. Cet acompte était égal à la moitié de la somme convenue, l'autre moitié étant payable par celui qui recevait la marchandise... aucun délai n'était stipulé ».

4. Bernard (A.) *art. cit.* « A l'époque des pluies, les chemins deviennent impraticables, les marchandises mettent quelquefois deux mois pour aller de Tanger à Fès, alors qu'en été le voyage s'effectue en quinze jours. »
5. Cf. Célérier, *Le Maroc*, Paris, Colin, 1931, in-12, 214 p.

Tarifs.

En raison de leurs variations, il est difficile de se faire une idée exacte des prix exigés pour ces transports. A titre d'exemple, signalons quelques chiffres : le transport de Mazagan à Marrakech (190 km.) coûtait 60 pesetas la tonne [1] ; de Fès à Tanger, 50 pesetas la charge de chameau de 280 kg, et 37 pesetas 50 la même charge de Larache à Fès[2] ; de Fès au Tafilalet, 10 à 14 jours, 170 milles, 7 sh. 6 d. par 50 kg[3]. « Le vice-consul britannique à Fès évaluait le prix de ce moyen de transport [par chameau] à 6,86 d. (0 fr. 70 environ) par tonne et par mille en moyenne. Le transport par mule coûtait à peu près le double, 1 sh. 1,72 d. (1 fr. 45 environ) par tonne et par mille... [A ces prix] il faut ajouter, lorsque le chemin traversait le territoire de tribus ne reconnaissant par l'autorité du Sultan, un droit très élevé : la zetat... Le vice-consul britannique à Fès calculait que les dattes du Tafilalet payaient avant d'être embarquées à Tanger 146% de leur prix d'achat[4].

Tableau des charges prélevées sur un hundredweight (50 kg.) de dattes envoyées de Tafilalet à Tanger (dressé par le vice-consul britannique à Fès)

	Montant des charges		Pourcentage par rapport au prix d'achat
	L. sh. d.	fr. cent.	
Prix d'achat moyen à Tafilalet (par 50 kg.)	0 5 6	6.85	
Transport à Fès (275 km.) par mule durant de 10 à 14 jours	0 7 6	9.35	136,33 %
Zetat	0 3 0	3.75	54,55 %
Transport de Fès à Tanger (270 km.)...	0 4 0	5.00	72,72 %

M. Porche-Banes écrivait en 1908, que pour le trajet de Tanger à Fès « une mule est louée 18 à 20 douros hassanis,

1. *Recueil consulaire belge*, cité par A. Bernard, *art. cit.*
2. *Moniteur officiel du commerce*, 20 avril 1889, p. 630.
3. *Diplomatic and consular reports*, n° 2603, mai 1901, p. 14.
4. Fidel (Camille), *Les intérêts économiques de la France au Maroc. Le commerce du Maroc en* 1900 *et* 1901, Paris, Challamel, 1903, in-8°, IV+240 p.

soit 55 à 60 fr. et transporte 120 à 150 kg. seulement; le prix de la tonne revient dans ces conditions à 400 francs, soit plus de 1,50 la tonne kilométrique[1] ».

D'autre part, le change accentuait ces incessants mouvements de prix[2].

Dans de pareilles conditions, le trafic total des caravanes au Maroc ne pouvait pas être très important. D'autre part, les transports par bêtes de somme ne s'adaptent pas aux objets pondéreux ou encombrants. On sait les difficultés qu'avaient eues les amuseurs d'Abd-el-Aziz pour transporter de Larache à Fès une locomotive Decauville; et les bûcherons indigènes étaient obligés de limiter à 4 m. 20 environ les madriers qu'ils tiraient des cèdres de l'Atlas; c'est pourquoi les pièces des maisons marocaines sont longues et étroites.

1. Porche-Banes, *art. cit.*

2. René-Leclerc, « Situation économique et commerciale du Maroc en 1907 », *Bulletin de la Société de Géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 2e trimestre, 1909, p. 168-170. « La situation monétaire du Maroc est particulièrement compliquée. Il n'y a pas seulement un agio entre le franc et la pesata espagnole, mais encore les monnaies d'argent marocaines ont leur change particulier par rapport à la peseta espagnole, et ce change varie perpétuellement... Pour la même espèce de monnaie, il y a des différences de cours entre la place de Tanger et les villes de la côte. »

CHAPITRE II

L'OCCUPATION MILITAIRE (août 1907) ET L'ETABLISSEMENT DU PROTECTORAT (mars 1912)

Toute politique de pénétration suppose des communications rapides et sûres avec l'arrière. Le portage se révéla bien vite insuffisant. En même temps, les prix des bêtes de somme, de plus en plus demandées, ne tardèrent pas à s'élever jusqu'à devenir prohibitifs. Une ligne de chemin de fer à voie de 0 m. 50 et à traction animale, fut entreprise en mai et terminée en juillet 1908[1]. Mais les complications diplomatiques empêchant de poursuivre notre œuvre de pacification, les effectifs en Chaouia, après le raid du général d'Amade à Kasba Tadla, en 1908, furent réduits à 5.000 hommes. Ce n'est qu'en 1911, que les opérations reprirent. Les effectifs du Maroc occidental furent portés à 27.000 hommes. Il fallut convoyer munitions et matériel de guerre aux soldats de l'avant, assurer la distribution des vivres dans les postes. La difficulté de la tâche fut aggravée par la mauvaise récolte de 1912 et par la sécheresse de 1913. Le commandement devait assurer de plain-pied, une énorme masse de transports, sans attendre la construction des chemins de fer militaires qu'autorisaient les accords de 1911.

Le Portage.

On utilisa les moyens existants, mais le chameau devint insuffisant et onéreux. Pour les besoins de la colonne de 1911 sur Fès, tous les animaux de la Chaouia furent réqui-

1. Botte (L.), *Au cœur du Maroc*, Paris, Hachette, 1913, in-8°, 227 p.

sitionnés, mais on « dut garantir à leurs propriétaires, le paiement d'un bon prix de tous les chameaux qui créveraient pendant la location. Cette clause ne fut pas favorable à la race[1] ». D'autre part les inconvénients déjà signalés des fluctuations du change hassani, les perturbations économiques causées par l'arrivée de l'argent français vinrent aggraver cette situation[2]. Par la suite des négociants européens devenus armateurs de chameaux traitèrent avec l'administration militaire. Ces marchés permirent d'abaisser le prix moyen à 0 fr. 80 la tonne kilométrique, majoré pour le déchet de route de 2 à 3%[3]. Ces hauts prix, la disparition progressive du chameau, et aussi son insuffisance pour certains colis lourds et encombrants, poussèrent les autorités militaires à rechercher un autre moyen de locomotion.

Le Roulage.

C'est alors qu'apparurent les « arabas », petites charrettes attelées à trois mulets et menées par des convoyeurs algériens. Mais leur charge ne dépassait guère 300 kilos; il fallait immobiliser, pour les escorter, un important effectif. Un convoi de 100 voitures, représentant à peine 30 tonnes utiles, nécessitait 300 animaux et plus de 150 hommes, escorte comprise. « A raison d'un départ tous les quatre jours, les convois militaires sur Meknès et Fès pouvaient transporter environ 210 tonnes par mois, et dès 1912, il en fallait acheminer de 600 à 700 au minimum[3] ». Enfin les arabas n'étaient pas plus aptes que les chameaux au transport d'objets lourds ou encombrants.

On eut recours aux charrettes « Mazella », lourds véhicules montés sur « deux roues immenses à jantes relativement étroites, pouvant porter de 1.500 à 2.000 kilos, attelés de 5 à 6 chevaux ou mulets en ligne[3] ». Ces char-

1. Legrand (M. J.), « Les voies et moyens de communications au Maroc occidental », dans *C. R. de la Société des Ingénieurs civils de France*, juin 1914, p. 704.
2. Graux (Lt-col.), *Le Maroc, sa production agricole*, Paris, Sirey, 1912, in-8°, 406 p., 2 pl. (p. 127-128).
3. Legrand (J. M.), *art. cit.*

rettes pesamment chargées, ne pouvant suivre l'allure des convois militaires, ne bénéficiaient guère des escortes. De nombreux vols de bêtes à la charge de l'Administration furent à déplorer, d'autant que les charretiers étaient souvent d'accord avec les voleurs. L'évaluation moyenne du prix de ces transports était de 1 fr. 50 la tonne kilométrique.

Les pistes ne tardèrent pas à être dégradées par ces véhicules dont l'impopularité devint vite très grande. Les charrettes Mazella n'en ont pas moins rendu de grands services en assurant le transport à pied d'œuvre, des poteaux télégraphiques, des pilots et des bois d'estacade pour la construction des ponts.

Mais la nécessité d'un autre moyen de transport se faisait de plus en plus sentir en raison de l'accroissement du tonnage à transporter et de l'élévation des prix des bêtes de somme[1].

Les problèmes de la mise en valeur du pays ne manquaient pas non plus de préoccuper l'Administration.

La navigation fluviale sur l'oued Sebou n'intéressait qu'une zone de 60 à 100 km. de profondeur et se révélait d'autant plus insuffisante que les nombreux méandres du fleuve allongeaient considérablement le parcours.

C'est alors qu'on entreprit la construction d'un réseau ferroviaire stratégique.

Les chemins de fer militaires.

1. *Construction.*

La construction des chemins de fer fut exécutée dans des conditions de rapidité exceptionnelles.

La première ligne entreprise fut celle de Casablanca

1. Graux (Lt-col.), *op. cit.*, p. 326 : « L'élevage mulassier a d'autant plus d'intérêt à accroître sa production et à améliorer ses pratiques que le besoin de l'armée, des colons, des indigènes, croissant sans cesse, la demande a dépassé l'offre et l'élévation des prix est devenue très accusée. On paie aujourd'hui, 5 à 600 francs et plus un animal qu'on achetait il y a quelques années pour 300 à 400 francs. » — C'est aussi pour remédier à cet état de choses que fut créé le « Service de la Remonte et des Haras chérifiens », cf. *Bull. officiel du Protectorat*, n° du 23 mai 1913, p. 147.

à Rabat, 90 km. Commencée en septembre 1911, elle était exploitée en décembre.

En même temps des dispositions étaient prises pour commencer la ligne qui, de Casablanca, devait se diriger par Ber Rechid et Settat vers Marrakech et la ligne qui, de Kénitra, devait atteindre Dar Bel Hamri, Meknès et Fès. Peu après, la jonction Kénitra-Salé était entreprise.

Pendant que s'effectuait ainsi pour le Maroc occidental la soudure du réseau à l'Océan par Casablanca et Kénitra, au Maroc oriental un second réseau à voie de 0 m. 60 suivait l'avance de nos troupes en partant d'Oujda, où la voie de 1 m. depuis Zoudj el Beghal à la frontière algéro-marocaine était parvenue le 14 octobre 1911[1]. Ce réseau oriental réalisait la soudure à l'Algérie, réservoir de forces militaires. La construction simultanée de ces deux réseaux correspondait au programme de pénétration par l'Algérie et l'Océan.

Le chemin de fer suivit dès lors pas à pas la progression des opérations militaires. « On eut dit une véritable gageure, une lutte de vitesse entre le rail et nos colonnes d'opérations. »

2. *Trafic.*

Le tonnage transporté devint vite important. Pendant l'été 1913, entre Kénitra et Dar Bel Hamri le chemin de fer véhicula mensuellement 3.000 voyageurs et environ 4.500 tonnes de matériel et denrées, non comptés les transports en service. En décembre 1913, la ligne de Salé à Dar Bel Hamri transporta 3.815 voyageurs et 5.012 tonnes de marchandises. Dans le même mois le trafic Casablanca-Rabat fut de 3.032 voyageurs et 3.507 tonnes, celui de Casablanca-Ber Rechid de 1.548 voyageurs et 1.945 tonnes[2].

1. Le matériel roulant sur cette voie de 1 m. 05 entre Zoudj el Beghal et Oujda, comprenait en service ou en cours de livraison : 4 locomotives de 17 tonnes, 20 wagons à ballast de 10 tonnes, 20 wagons plate-forme à traverses pivotantes de 10 tonnes, 6 wagons couverts à boggies de 15 tonnes, 8 voitures à voyageurs et enfin une automotrice. Cf., rapport fait au nom de la commission du budget, devant la Chambre des députés, le 8 mars 1912.

2. Legrand (J. M.), *art. cit.*, p. 729-730.

Le prix de la tonne kilométrique était évalué à 0 fr. 40, amortissement en dix ans compris[1].

Si l'on compare ce prix aux tarifs pratiqués pour les transports par convois libres, on conclut que les frais d'établissement des chemins de fer ont été largement payés par les économies qu'ils permirent de réaliser ; « sur la seule ligne de Casablanca à Rabat, l'économie réalisée sur les prix que coûtaient jadis les convois aura permis d'amortir dans l'espace de huit mois, les frais d'établissement de ce tronçon[2] ».

La vitesse moyenne de ces trains était d'environ 12 kilomètres à l'heure. Il n'y avait de wagons de voyageurs qu'entre Casablanca et Rabat où circulaient chaque jour trois trains réguliers dans les deux sens[3].

Il fallut pourtant quelquefois revenir aux chameaux ou aux charrettes, par suite de l'insuffisance du matériel ; par exemple lors de l'occupation de Taza. Mais de façon générale le problème des transports pour les besoins de l'armée fut, grâce à ces chemins de fer, résolu.

L'automobile.

Il n'en allait pas de même pour les besoins de la colonisation. Le mouvement d'immigration prit dès 1912 une intensité remarquable « il s'en va triplant alors de 9.000 en 1912 à 27.000 en 1914, et, maître de maison prévoyant, le maréchal Lyautey conçut alors quelque effroi de ces locataires qui, selon son expression, entraient par la fenêtre alors que l'édifice était encore en voie de construction[4] ».

Les transactions commerciales ne tardèrent pas à suivre ce mouvement. « On estime que de juin à septembre

1. A. Bernard, *Le Maroc oriental. La situation économique de l'Afrique française*, 1914, p. 309.

2. *Bull. économ. du Maroc*, n° 6, 15 août 1913, p. 3.

3. Terrier (Auguste), « Impressions du Maroc », dans *L'Afrique française*, 1913, p. 255-265.

4. René Hoffherr, *Economie marocaine*, Paris, Sirey, 1932, pet. in-4°, 339 p., 2 cartes, (p. 22).

« Vous grandissez si vite, disait M. de Saint-Aulaire aux pionniers du Maroc, que les pointures éclatent toujours avant que les vêtements soient essayés ».

1912, les arrivages de céréales et graines diverses à Casablanca ont représenté un total de 300.000 quintaux... Pendant les quatre mois de juin, juillet, août, septembre, de 120 à 140.000 charges de chameaux ont été vendues sur la place de Casablanca[1] ». Pour assurer ce trafic, chameaux et charrettes, accaparés pour les besoins de l'occupation militaire, devenaient insuffisants. Sans doute la création des chemins de fer militaires libérant une partie de ces moyens de transport permit au commerce d'en faire un plus grand usage.

Ils étaient loin cependant de pouvoir répondre aux besoins de la colonisation. Si les marchandises se contentaient de ces transports, le voyage à cheval ou à mulet, avec les impedimenta du campement ne convenait pas aux nouveaux arrivants.

Déjà, l'initiative privée avait organisé entre Casablanca et Rabat un service régulier avec ces « invraisemblables diligences », qui roulaient alors sur les pistes du sud de l'Algérie[2]. Deux voitures à chevaux effectuaient quotidiennement le voyage qui durait douze heures[3].

D'autre part, il fallut servir l'activité, la mobilité du Résident général. Sans attendre l'aménagement des pistes, on utilisa l'automobile. Et, si « en 1909 le consul anglais signalait comme faits remarquables la rencontre d'une automobile, la circulation des cycles et des voitures, et celle d'une diligence assurant un service hebdomadaire entre Casablanca et Settat[4] », dès 1912 les auto-mitrailleuses mises au service des généraux faisaient partie du matériel de guerre au Maroc occidental.

Pressentant l'avenir des transports routiers et, aux prises avec les exigences de l'action, le maréchal Lyautey eut largement recours à l'automobile et se rendit ainsi dès

1. Graux (Lt-col.), *op. cit.*, p. 220.
2. Tharaud (J. et J.), *La fête arabe*, Paris, Plon, 1922, in-16, 291 p.
3. Compagnie du chemin de fer du P.-O. Mission d'études commerciales au Maroc. *Notes de mission*, 1913, p. 11-12, Cahors et Alençon, imp. A. Coueslant.
4. Eyquem (Jean), *Les ports de la zone française du Maroc. Leur rôle économique*, Alger, Heintz, 1933, in-8°, VII+519 p., (p. 83).

le 24 mai 1912 à Fès. Exemple vite suivi par les premiers colons. « L'emploi intensif de l'automobile, tant pour les nécessités militaires que les besoins économiques a marqué d'une forte et originale empreinte les débuts de la mise en valeur du Maroc[1]. »

L'aménagement des pistes fut activement poussé. Aussitôt plusieurs entreprises organisèrent des services de transports automobiles pour voyageurs. De petits entrepreneurs, mécaniciens, garagistes audacieux, achetèrent une voiture et assurèrent des services « pour toutes directions ».

De ces services, il va sans dire que les imperfections étaient grandes et les tarifs élevés. « Pour Marrakech, le tarif par personne pour un trajet simple, est de 125, 150, 200 francs, suivant l'entreprise; les aller et retour sont de 250 ou 300 fr. Certaines voitures font le trajet dans la journée, en 12 heures, avec arrêt à Mechra Ben Abbou pour le déjeuner. Mais le plus souvent le parcours s'effectue en deux jours, avec étape à ce dernier point, car la fermeture des portes de Marrakech ayant lieu à 6 heures du soir il est parfois difficile d'arriver avant cette fermeture. Sur Rabat, le tarif par voyageur simple est de 60 fr. par personne. Le trajet s'effectue en 5 heures environ[2] ».

Cette rapide extension de l'automobile se conçoit d'autant mieux que la patache avec ses relais n'avait pu s'établir, au début, qu'entre Casablanca et Rabat et un peu plus tard, entre Fès et Meknès.

Pour aller par exemple de Casablanca à Fès, et retour, il fallait compter sur un mois de voyage avec quatre animaux et deux domestiques au moins, soit une dépense de plus de 1.000 fr. Comparés à ces prix, ceux de l'automobile devaient attirer une clientèle de plus en plus nombreuse. D'autre part, l'engouement très caractéristique de l'Indigène se manifesta promptement[3]. Dès 1913, M.

1. Célérier, *Le Maroc*, p. 137.

2. Compagnie de chemin de fer du P.-O. Mission d'études commerciales au Maroc. *Notes de mission*, p. 11-12.

3. «L'automobile est également un des grands facteurs de conquête morale de la population du Protectorat. La voiture sans chevaux est la seule chose

Auguste Terrier écrit : « Se doute-t-on assez en France, que l'automobile révolutionne en ce moment le régime des transports au Maroc?... Voici que de toutes parts s'organisent les grandes randonnées. L'automobile circule régulièrement entre Casablanca et Rabat, Casablanca et Marrakech, Mazagan et Marrakech, Mogador et Marrakech. Un commerçant vient de faire en moins de six heures, le trajet de Safi à Marrakech. Des services journaliers organisés par des particuliers fonctionnnèt entre ces villes. Un indigène de Fez en organise un entre Fez et Larache et entre Fez et Meknès[1] ».

C'était en effet, à relier les ports de la côte aux grands entrepôts de Fès et de Marrakech, que tendaient ces nouveaux services. Leur but n'était pas de créer du trafic[2], mais de remplacer les moyens de transport existants; en outre, par la vitesse, de multiplier leurs possibilités[3].

Les organisateurs de transports routiers n'étaient pas seulement des Français. Le *Bulletin économique du Maroc*, signale en effet, dès 1913, qu' « une maison italienne, représentée à Mogador par l'agent consulaire de cette ville et une maison allemande, viennent de faire des commandes de voitures automobiles en Europe pour installer, si possible, un service de transports de voyageurs entre Mogador et Marrakech[4] ».

*
* *

qui étonne les marocains et dont ils ne se lassent jamais... Ils intriguent pour monter dans l'automobile. La plupart des grands chefs indigènes ont déjà leur voiture et leur chauffeur français. Les grands caïds de l'Atlas font améliorer les pistes pour pouvoir arriver le plus près possible de chez eux », Legrand (J. M.), *art. cit.*, p. 740.

1. Auguste Terrier, « Impressions du Maroc », dans *L'Afrique française*, 1913, p. 259 260.

2. Célérier, « L'Atlas et la circulation au Maroc », dans *Hespéris*, 4e trimestre, 1927, p. 447-497. « Le Maroc n'est pas un pays neuf, au même sens que l'Australie ou la plupart des pays d'Amérique... Il y a déjà des courants commerciaux, des habitants indigènes, des villes importantes dans l'intérieur, et l'on peut constater dans cette évolution de l'automobile un accord entre la loi ordinaire du développement d'un pays neuf et la vie économique du vieux Maroc ».

3. Au cours du « Circuit automobile du Maroc » qui se disputa du 29 septembre au 4 octobre 1913, la voiture gagnante réalisa la vitesse horaire moyenne de 52 km. (cf., *Bulletin économique du Maroc*, octobre 1913, p. 5).

4. *Bull. économique du Maroc*, 1er août 1913, p. 4.

Roulant sur des pistes à peine aménagées, le plus souvent directement à travers le bled pour éviter la piste détériorée par les charrettes Mazella, ces automobiles ont rendu d'énormes services à l'Administration comme aux particuliers. Mais il ne pouvait s'agir encore que de services de voyageurs.

Le camion pourtant, avait déjà fait son apparition. En juin 1913, la *Société commerciale* mettait en service sur la ligne Casablanca-Marrakech, de gros camions automobiles[1]. Mais leur emploi était malaisé sur les pistes, et dans les terrains sablonneux ils risquaient de s'enliser.

La seule piste où le camion circulait sans trop de difficultés, était celle de Safi à Marrakech, sans terrains meubles, de courte distance (170 km.), et surtout, ignorant les charrettes Mazella, car elle ne servait pas au ravitaillement des troupes. Le *Bulletin économique du Maroc* signale que les prix de ces transports étaient : « *a*) Pour un gros tonnage, jusqu'à 350 fr. la tonne, ce qui met la tonne kilométrique à 1 fr. 46; *b*) pour de petits colis, à 0 fr. 50 le kilo[2]. » Ces tarifs ne tardèrent pas d'ailleurs à baisser; ils étaient, en 1914, de 198 fr. la tonne l'hiver, et de 228 fr. l'été[3]. Mais ils restaient trop élevés, d'autant qu'ils se trouvaient augmentés de frais de transbordement au passage des oueds, pour les produits agricoles indifférents d'ailleurs aux délais de transport. En outre, sur ces pistes provisoirement aménagées, il était impossible de circuler en toute saison, aussi bien pour les véhicules lourds que pour les voitures légères et les inconvénients déjà signalés pour le portage et le roulage, se renouvelaient pour ce moyen moderne de locomotion[4].

1. *Bull. économique du Maroc,* 15 juillet 1913, p. 4 et *Bull. officiel du Protectorat,* 27 juin 1913, p. 208.

2. *Bull. économique du Maroc,* juillet 1914, p. 6.

3. La Revelière (comte de), *Les énergies françaises au Maroc. Etudes économiques et sociales,* Paris, Plon, 1917, in-8°, XIV+563 p., (p. 333).

4. Dans le discours prononcé à Casablanca, le 14 juillet 1914, le Résident général, le constatait lui-même : « Dans presque tout le Maroc, je peux dire dans tout le Maroc, nous en sommes réduits toujours aux pistes, aux fameuses pistes dont il ne faut pas trop médire... mais enfin, ce ne sont que des pistes dont je suis le premier à en constater chaque jour les douloureuses secousses, et les graves imperfections qui les rendent inaptes à une utilisation économique pratique ».

Après six années d'occupation, le chameau demeurait encore le véhicule le plus sûr des produits indigènes et des produits importés.

Le « fléchissement économique » de 1914 fut dû à une crise « d'engorgement plutôt que d'anémie ». « Comment songer seulement, à consommer à Rabat, par exemple, du blé qui, provenant du Rarb, arriverait à coûter après 120 km. de transport plus de 400 fr. la tonne, alors qu'il était possible de le recevoir de Marseille pour 320 fr. environ[1]. »

Situation qui paraissait d'autant plus critique, qu'à cette époque, l'avenir des transports automobiles semblait, même après la confection d'un réseau routier, limité au transport des voyageurs[2]. Mais en raison de l'hypothèque allemande, il était impossible de créer avant longtemps un chemin de fer commercial.

On commençait d'autre part, à s'apercevoir qu'une piste améliorée ne pouvait remplacer une route régulièrement construite, et que les travaux d'aménagement et d'entretien des pistes nécessitaient de grosses dépenses pour un résultat souvent problématique et parfois négatif [3].

Dans ces conditions, le plus pressé était de construire des routes. Celles-ci pouvaient seules supporter le trafic des charrettes Mazella (qui restaient alors le moyen à grande capacité pour un prix de revient relativement faible) ou des camions automobiles qui commençaient à circuler. Dès 1914, le Gouvernement du Protectorat s'engageait dans la construction de son réseau routier.

Les ressources budgétaires étaient insuffisantes; aussi le Gouvernement chérifien lança-t-il un emprunt de 230 millions de francs destiné à la liquidation du passif maghzen et à l'exécution des travaux publics, emprunt voté à la Chambre des députés, le 27 janvier[4] et au Sénat,

1. Gentil (Louis), « Les voies de communications au Maroc », dans la *Rev. gén. des Sciences*, 15 avril 1914, n° spécial sur le Maroc, p. 336-341.
2. Legrand (J. M.), *art. cit.*
3. Ferras, « Les Travaux publics au Maroc », conférence faite au cours de Perfectionnement du service des Renseignements, Rabat, imp. Blanc, 1923.
4. Sur un rapport de M. Long.

le 27 février 1914; 36.250.000 fr. étaient affectés à la construction du réseau routier; 500.000 fr. étaient prévus pour les études de voies ferrées.

Le chemin de fer commercial[1].

La construction de chemins de fer commerciaux, en effet, n'était pas abandonnée. Déjà, au début de 1912, des études en vue de l'orientation du Tanger-Fès, avaient été entreprises. Interrompues lors des émeutes de Fès en avril 1912, elles furent reprises en juin et en juillet de la même année. D'autre part, dès 1913 et par ses propres moyens, la Direction générale des Travaux publics, avait fait reconnaître la ligne de Casablanca à Marrakech, établissant les avant-projets de toutes les lignes du réseau et l'estimation sommaire des dépenses à engager. En même temps, la Compagnie générale du Maroc, qui devait former la participation française dans la Compagnie internationale du Tanger-Fès, avait organisé à Meknès un service des études en zone française, pour que la Compagnie du Tanger-Fès puisse, aussitôt formée, procéder à l'adjudication de plusieurs lots[2].

Les pourparlers entrepris entre les groupements français et espagnols en vue de la constitution de la Compagnie internationale prévue par la convention franco-espagnole du 27 novembre 1912, aboutirent au début de 1914.

Il était possible désormais de procéder à l'adjudication de plusieurs lots. Mais une partie de la zone espagnole que devait traverser la ligne n'était pas encore pacifiée; l'on ne pouvait prévoir dans quel délai elle le serait.

En attendant, l'emprunt permettait la continuation des études du tracé futur, et la construction à bref délai du réseau routier.

Le Gouvernement du Protectorat se mit aussitôt à

1. Sur la question des chemins de fer dans la période d'avant-guerre, voir Méchin, *op. cit.*, 1re partie, chap. II.
2. Méchin, *op. cit.*; voir aussi Ferras, *op. cit.*

l'œuvre et l'on procédait déjà aux longues formalités qu'entraînait la règle de l'adjudication, autre « hypothèque internationale », lorsque survint la déclaration de guerre d'août 1914.

CHAPITRE III

LA PERIODE DE GUERRE

Dès l'ouverture des hostilités, le maréchal Lyautey n'hésita pas à envoyer en France une grande partie des troupes d'occupation, qui furent remplacées par des territoriaux. Entre le départ de celles-là et l'arrivée de ceux-ci, les travaux furent interrompus. Cependant, dès le mois d'octobre 1914, la construction des chemins de fer militaires était reprise, tandis que de nombreux chantiers de construction de routes étaient ouverts, chantiers qui, dans l'esprit du Maréchal, remplaceraient les bataillons absents.

Une activité intense régna alors dans tout le pays et selon la saisissante formule du chef, « le Maroc s'installa dans la guerre ». Ce fut une ère nouvelle et, à la période d'affaiblissement économique du début de l'année, succéda une phase de prospérité, d'autant plus que le Résident général se préparait aussitôt à envoyer à la Métropole non seulement des hommes, mais aussi des marchandises.

Le Gouvernement chérifien porta toute son attention sur le problème de la mise en valeur de la zone pacifiée et plus particulièrement du Maroc occidental. Par bonheur, au moment même où la guerre semblait devoir paralyser nos efforts de colonisation, l'emploi des fonds de l'emprunt, si opportunément autorisé par la loi du 16 mars 1914, permit au maréchal Lyautey, de donner à l'essor des voies de communication l'ampleur désirable.

Les chemins de fer militaires.

1. *Construction.*

En août 1914, la situation du réseau ferroviaire à voie de 0 m. 60 était la suivante :

Étaient achevées et en exploitation :

Les lignes Casablanca-Rabat (88 km.) et Casablanca-Ber Rechid (43 km. 200);

La ligne Salé-Kénitra-Meknès (181 km. 200).

En construction :

La ligne Ber Rechid-Marrakech, terrassements exécutés sur 60 km., rail posé sur 45 km.;

Le tronçon Meknès-Fès, terrassements exécutés sur 20 km., rail posé sur 3 km.

Au Maroc oriental, la ligne partant d'Oujda avait atteint la gare de M'çoun au km. 201, le 25 mars 1914.

Les travaux, un moment interrompus, furent activement repris. Le 21 février 1915, la liaison Salé-Kénitra-Meknès-Fès était assurée; et dès le mois de mars 1917, on poursuivait la construction de la ligne vers Taza pour assurer la jonction avec l'Algérie.

Sur la ligne Casablanca-Marrakech, le rail atteignait Dar Caïd Tounsi le 4 août 1915, et Ben Guerir le 1er décembre 1918.

D'autre part, pour desservir la région du Tadla, une ligne Ber Rechid-Oued-Zem (133 km. 400) était entreprise dès le mois de juin 1915 et ouverte à l'exploitation le 1er novembre 1917.

En octobre 1917, un pont en béton armé de trois travées de 45 m. de portée était commencé entre Salé et Rabat.

Dans l'oriental, le rail arrivait en gare de Taza-Ladjeraf, le 14 juillet 1915. On attaquait bientôt la construction de la ligne en direction de Fès; le rail arrivait à la station de Bab-Merzouka le 1er septembre 1917 et à la station du col de Touahar, le 18 juillet 1918.

Enfin, entre janvier et février 1916, la ligne Zoudj el Beghal-Oujda, à voie de 1 m. 05, depuis 1911, était transformée en voie normale, permettant au train de l'Ouest

algérien d'entrer en gare d'Oujda le 15 février 1916[1].

2. *Exploitation.*

Cette rapide extension du réseau ferroviaire à voie de 0 m. 60, permit d'entreprendre aussitôt la mise en valeur du pays.

Le Gouvernement, libéré de l'hypothèque du traité franco-allemand de 1911, mit à la disposition du public, dès le mois de janvier 1915, une importante partie de la capacité de transport de ces chemins de fer[2]. Sans perdre le caractère stratégique qu'ils avaient au début, ils prirent une importance économique de plus en plus grande.

La décision résidentielle de janvier 1915 qui laissait au « Service des Etapes » la charge d'assurer tous les transports militaires et commerciaux, fut vite reconnue insuffisante, d'autant qu'elle imposait, pour donner la priorité absolue aux transports militaires, des tarifs très élevés. Aussi, un arrêté du 27 mars 1916 ouvrait les réseaux ferrés du Maroc occidental au trafic public (voyageurs, bagages et marchandises), pour lequel on organisa aussitôt un premier régime d'exploitation calqué sur le type français, algérien et tunisien. Ce premier régime, très simple, ne prévoyait que des taxes différentes pour les voyageurs, les bagages et les marchandises. Les voyageurs payaient par kilomètre 30 centimes en première classe, 15 et 8 centimes en seconde et troisième.

Les marchandises étaient acceptées en port payé et taxées au poids à raison de 0 fr. 50 la tonne kilométrique avec une majoration de 0 fr. 25 pour les matières encombrantes (pesant plus de 200 kilos au m^3).

1. Général Crosson-Duplessix, « Etude sur les chemins de fer marocains », dans *Bull. de la Société de Géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord,* 1er trimestre, 1922, p. 151-175.

2. Instruction résidentielle du 1er janvier 1915. « Les considérations qui s'opposaient à l'utilisation du chemin de fer militaire pour les besoins autres que ceux de l'armée ayant disparues..., le Résident général a décidé que les lignes du Maroc occidental seraient, dans une certaine mesure, ouvertes au trafic commercial pour l'exécution de transports intéressant l'essor économique et la prospérité du Protectorat ou le ravitaillement des populations civile ou indigène » (*Bull. officiel du Protectorat,* 18 janvier 1915).

Un arrêté du 23 février 1917 organisa un régime plus complet qui fut mis en vigueur le 1er avril de la même année. Les tarifs furent unifiés sur les réseaux occidental et oriental. On établit la distinction entre grande et petite vitesse. Pour le transport des voyageurs, la première classe et les automotrices à essence furent assimilées; on créa des tarifs spéciaux : le tarif G. V. I, pour les transports par automotrices; le G. V. 8, pour les billets collectifs d'excursion, de sociétés, etc..., le G. V. 14, établissant un tarif de 1 fr. et 1 fr. 50 sans considération de distance pour les petits colis de 5 à 10 kg.; le tarif G. V. 15 pour les expéditions contre remboursement.

Quant aux marchandises, elles furent classées d'après leur nature en six séries, selon le modèle déjà établi pour le Tanger-Fès. Les prix de base par série étaient les suivants :

1ere série	0.50	la tonne kilométrique
2e —	0.48	—
3e —	0.45	—
4e —	0.40	—
5e —	0.35	—
6e —	0.30	—

Pour les marchandises encombrantes une surtaxe de 0,50 fut établie.

A cette tarification générale, vinrent s'ajouter des tarifs spéciaux tel le P. V. 29 comprenant : 1° Les expéditions de 2.000 kg. et au-dessus; 2° Les expéditions par wagons complets de 7 t. 500 ou payant pour ce poids; 3° Les animaux, instruments, produits et objets destinés aux concours agricoles et aux expositions officielles.

Les recettes de l'exploitation commerciale passèrent de 85.000 fr. à 112.000 fr. (avril 1917), puis à 153.000 (mai 1917), pour la grande vitesse; et de 135.000 fr. à 193.000 (avril 1917) et à près de 223.000 fr. (mai 1917) pour la petite vitesse.

Au point de vue financier, les dépenses d'établissement et d'exploitation continuèrent d'être supportées par le

budget français de la Guerre et les recettes commerciales furent versées au Trésor français.

Les statistiques des transports exécutés n'ont été régulièrement tenues qu'à partir de 1916.

Pendant la première année (1er mai 1916 au 30 avril 1917) les transports gratuits pour la guerre s'élevèrent à : 114.298 voyageurs représentant un parcours kilométrique de 20.007.259 km., avec une moyenne mensuelle de 11.000 en temps normal; et à : 8.987.746 tonnes kilométriques, donnant une moyenne mensuelle de 700.000 T. K., de marchandises, non compté les 350.000 T. K. de transports en service.

Les transports commerciaux pour la même année donnèrent une recette de 978.885 fr. 05 pour les voyageurs et la grande vitesse; elle s'éleva à 1.495.017 fr. 40 pour la petite vitesse.

Pour l'ensemble des transports les statistiques sont de :

années	Voyageurs kilométriques	Marchandises kil.
1917	49.163.919	29.332.216
1918	69.085.242	33.328.263[1]

La progression du nombre de voyageurs transportés se révèle à peu près constante dès le 1er janvier 1917 grâce à l'extension des voyages en automotrice à pétrole. De toutes les lignes en exploitation, celles de Casablanca à Rabat, et de Salé à Fès étaient les plus employées.

Pendant cette première année, le trafic des principales gares fut le suivant :

Gares	Voyageurs	Marchandises (arrivages et expéditions)
Casablanca	21.375	5.119 tonnes
Rabat	12.026	3.157 —
Salé	20.234	8.607 —
Kénitra	14.478	9.934 —
Meknès	17.365	5.790 —
Fès	16.058	9.785 —

1. Peyronnet (capitaine), « Les chemins de fer au Maroc », dans le *Bul, de la Société de Géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 1er trim., 1922, p. 176-213.

En 1918, sur le réseau occidental, « les transports commerciaux de voyageurs ont rapporté 3.598,905 fr. 25, et ceux des marchandises 3.090.914 fr. 45, les messageries, bagages, 335.216 fr. 60, soit une recette totale de 7.025.036 fr. 30; les recettes fictives que les transports de la guerre auraient procurées s'ils avaient été taxés, se seraient élevées à peu près à 8 millions; ce qui donne un total d'environ 15 millions pour l'année 1918, correspondant à une recette kilométrique voisine de 24.000 fr.

Le réseau oriental pour 252 km. exploités, a donné, en 1918, une recette commerciale totale de 930.902 fr. 60, c'est-à-dire une recette kilométrique de 3.694 fr., qui serait au moins triplée et s'élèverait à environ 11.000 fr. si on faisait état des transports de la guerre[1] ».

C'est donc une recette kilométrique totale d'environ 35.000 francs qui fut réalisée en 1918 par les chemins de fer militaires marocains.

Le tableau suivant donne un aperçu de l'accroissement des exportations du Maroc en France de 1914 à 1916.

Tableau des exportations du Maroc en France[2]
(Commerce spécial)

Désignation des marchandises	Unités	Quantités			Valeurs (en millions de fr.)		
		1916	1915	1914	1916	1915	1914
Céréales (grains et farines y compris le malt)	Quintal	1.553.252	445.187	46	43.358	11.766	1
Minerais	métrique	310.125	14.300	4	403	19	
Œufs	»	57.379	22.092	413	8.033	3.102	53
Laines et déchets de laine	»	37.127	34.183	26.373	13.200	12.138	6.725
Tissus de jute, de phormium tenax, etc.	»	20.308	8.139	596	1.016	407	30
Dari, millet et alpiste	»	17.387	8.310	2.360	539	258	64
Bestiaux	»	5.424	243	18	760	34	2
Huiles végétales fixes	»	1.245	24	2	165	3	

1. Général Crosson-Duplessix, *art. cit.*

2. La Revelière (comte de), *Les énergies françaises au Maroc.* Voir aussi la note parue dans *L'Afrique française*, année 1917, p. 222-223, sous le titre « Ce que le Maroc a fourni au ravitaillement national », où l'on estime, à cette date que ces exportations « représentent, tous frais compris, une somme qui n'est pas inférieure à 100.700.000 francs ».

Le tableau des achats faits pour la métropole par le Service de l'intendance au Maroc n'est pas moins significatif :

I. *Céréales.*

Campagne 1914-1915	89.968 quintaux de blé (dont 20.000 sur le Monténégro, 60.308 sur la Tunisie, 9.660 sur Tanger). 131.600 quintaux d'orge (dont 29.100 sur la Tunisie, 40.000 sur Tanger, 62.500 sur la France).
Campagne 1915-1916	227.238 quintaux de blé (France). 61.500 quintaux de blé (Tanger) 910.214 quintaux d'orge (France). 32.500 quintaux d'orge (Tanger) 16.024 quintaux de maïs (France). 3.100 quintaux de maïs (Tanger)
Campagne 1917-1918 (du 1er juillet 1917 au 1er janvier 1918)	71.390 quintaux de blé (France). 674.158 quintaux d'orge (France). 6.000 quintaux d'orge (Gibraltar) 152.203 quintaux de maïs (France) 275.477 quintaux de fèves (France). 33.345 quintaux de pois chiches (France). 21.202 quintaux de sorgho. 22.485 quintaux d'alpiste. 12.474 quintaux de lin.

II. *Bétail.*

Campagne 1916-1917	8.544 porcins.
Campagne 1917	6.253 bovins.
Campagne 1917-1918	1.010 porcins.

III. *Laines et peaux.*

Campagne de 1915	9.154 quintaux de laine. 14.568 douzaines de peaux de moutons. 310 douzaines de peaux de chèvres.
Campagne de 1917	26.751 quintaux de laines. 8.243 douzaines de peaux de moutons. 49.726 douzaines de peaux de chèvres.
Campagne de 1917	26.809 quintaux de laines. 12.676 douzaines de peaux de moutons. 34.502 douzaines de peaux de chèvres.

En même temps le mouvement d'immigration, un moment arrêté, reprenait son évolution à une cadence ralentie, mais qui cependant n'était pas loin d'atteindre chaque année 3.000 personnes. « Tandis que d'août à décembre 1914.

il n'était venu au Maroc que 4.122 personnes; de janvier à juin 1915, il en arriva 5.600 dont environ 1.400 pour la première fois[1] ». En 1916, le chiffre total de personnes débarquées à Casablanca fut de 12.402 non compris 1.936 enfants âgés de moins de quinze ans. Sur ces 12.402 personnes, 3.524 venaient s'établir au Maroc, parmi lesquelles 1.980 Français.

Tableau des entrées et sorties de voyageurs [1] au Maroc de 1910 à 1917

Années	Arrivées	Départs [2]
1910	1.930	
1911	2.992	
1912	9.041	
1913	29.890	
1914	21.863 (dont 2.376 maroc.)	
1915	14.544 (dont 5.208 maroc.)	11.100 (dont 3.765 maroc.)
1916	12.402 (dont 4.218 maroc.)	17.091 (dont 11.083 maroc.)
1917	19.582 (dont 13.904 maroc.)	21.462 (dont 16 647 maroc.)

1. Voyageurs civils, non compris les enfants de moins de quinze ans.
2. Les départs ne font l'objet de statistiques que depuis 1915. Le chiffre des départs a été supérieur à celui des arrivées en 1916 et 1917 à cause des envois en France de travailleurs marocains.

Devant cette rapide extension du trafic, le chemin de fer militaire devenait de plus en plus insuffisant et coûteux. « Un train sur la voie de 0 m. 60 ne peut remorquer que trente à quarante tonnes utiles, exige un mécanicien, un chauffeur, un chef de train, et brûle 7 kilos de charbon au kilomètre parcouru, alors qu'un train sur la voie normale, Alger-Oran, remorque, avec le même personnel, 175 tonnes utiles et brûle 15 kilos de charbon au kilomètre parcouru[2] ».

Aussi de tous côtés, réclamait-on la construction à bref délai de la voie normale, d'autant plus que les résultats d'exploitation obtenus par le chemin de fer militaire pour les transports commerciaux permettaient d'envisager sous un jour favorable, l'avenir du futur grand réseau.

1. Goulven (J.), « Casablanca pendant un an de guerre », dans *Renseignements coloniaux* (suppl. à *L'Afrique française*), 1915, n° 8, p. 133-135.
2. Général Crosson-Duplessix, *art. cit.*

Les chemins de fer à voie normale.

Les entraves diplomatiques qui avaient mis obstacle à la construction de ce réseau tombèrent à la déclaration de guerre.

Mais « il faut deux ans pour établir les bases d'un régime de chemins de fer, trois ou quatre ans pour construire les voies ferrées[1] ».

On se heurta, du fait de la guerre, à des difficultés considérables, d'ordre technique et financier : rassembler les ingénieurs nécessaires pour poursuivre les études du tracé, réunir les capitaux destinés à entreprendre ces travaux, se procurer les matériaux d'établissement de ces voies. Les études n'en furent pas moins reprises dès 1915 et l'on dut, en 1916, porter à 1.500.000 fr., le crédit de 500.000 fr. que l'emprunt de 1914 avait affecté à ces études. D'autre part, le Gouvernement entra en pourparlers pour fixer les modalités de la concession avec la *société d'études* formée par la compagnie P. L. M., la compagnie P. O. et la compagnie générale du Maroc. L'accord ayant été réalisé en 1916, le Gouvernement soumit le 7 avril 1917 à l'approbation du Parlement, le projet de loi qui devait autoriser la concession. Ce projet, discuté à la Chambre, ne devint loi qu'en 1921. La construction du chemin de fer pouvait être entreprise... Nous étions en 1921 !

Pour le Tanger-Fès, ce furent surtout des raisons d'ordre matériel qui mirent obstacle, pendant cette période, à sa construction.

La convention du Tanger-Fès avait été approuvée par les lois française et espagnole de juillet et d'août 1914. Mais en raison de l'état de guerre et de la crise du marché financier qui s'ensuivait, les études ne purent être poursuivies qu'à une allure très modérée. Ce ne fut pas avant le 26 juin 1916, que la compagnie générale du Maroc et la compagnie générale espagnole d'Afrique, purent constituer, sous le régime de la

1. Guillaume de Tarde, « L'action économique du Protectorat », conférence faite à l'Exposition de Casablanca, en 1917.

législation marocaine, la « Compagnie franco-espagnole du Tanger-Fès », qui fut la première société anonyme marocaine.

On établit aussitôt pour la zone française (203 km.) le projet des lots dont trois furent adjugés en 1917 et 1918, « mais, paralysés par le manque de main-d'œuvre, les travaux furent à peine entamés pendant la guerre[1] ». Il faut ajouter aussi, la difficulté de se procurer les matières nécessaires à la construction d'un chemin de fer, à une époque où toute la métallurgie, tous les produits étaient réquisitionnés en France pour les besoins de la défense nationale.

Aussi bien, le Maroc ne connut pas pendant cette période encore, ce chemin de fer à voie normale que nécessitait son évolution économique, comme l'avait estimé, dès 1913, la commission réunie au ministère des Affaires étrangères[2]. La ligne à voie de 1 m. 44 n'avait pas dépassé Oujda.

En zone espagnole cependant, les travaux de construction de voie métrique étaient entrepris, depuis 1912, entre Larache et El Ksar et entre Ceuta et Tétouan. Dès le mois de mai 1918, la locomotive circulait entre ces deux centres. Une voie métrique aussi reliait Mélilla à San Juan de las Minas et servait aux transports des minerais de fer.

L'absence de chemins de fer à voie large au Maroc français se faisait d'autant plus sentir que le matériel à voie de 0 m. 60, en service constant, s'usait vite, et que son remplacement était difficile du fait même de la guerre[3]. De plus, le réseau se développant, les nécessités du trafic se faisaient plus impérieuses.

1. Guillaume de Tarde, conférence citée.
« Le Maroc, en effet, ne s'était pas contenté d'adresser plus de 40.390 hommes de troupes en France, mais dès le mois de septembre 1915, un certain nombre de travailleurs marocains, furent envoyés en France. En 1916, des instructions furent adressées à tous les chefs de région du Protectorat, les invitant à recruter et à diriger sur Casablanca, les indigènes désireux de travailler en France. Au total, le Maroc fournit pendant la guerre 35.000 travailleurs » (A. Bernard, *L'Afrique du Nord pendant la guerre. Histoire économique de la guerre mondiale*, Paris, Les Presses universitaires de France, s. d., (1926), in-4°, XX+162 p., (p. 4).
2. Méchin, *op. cit.*
3. Bernard (A.), *L'Afrique du Nord pendant la guerre*, p. 26 28.

Les routes.

Pour décharger les chemins de fer, et aussi, selon l'idée-force du Résident général Lyautey, pour ouvrir de nombreux chantiers, on entreprit à vive allure la construction du réseau routier qui avait été prévu. La construction des routes fut l'œuvre qui progressa le plus vite au Maroc pendant la guerre. Sans exiger beaucoup de matériel, elle demande, en effet, surtout de la main-d'œuvre indigène pour les terrassements, pour l'extraction et le cassage des pierres.

En août 1914, il n'existait guère qu'une cinquantaine de kilomètres de route empierrée aux abords d'Oujda et de Casablanca. Jusqu'alors, on avait pensé que les pistes améliorées auraient permis d'attendre l'établissement des chemins de fer, d'autant que l'on croyait l'ère de la route passée. La guerre vint définitivement « faire pencher la balance en faveur de la construction rapide et intensive d'un réseau complet de routes ».

Au lieu d'être menées progressivement à l'avancement, les routes furent commencées de tous côtés par de multiples tronçons.

Le programme prévu en 1913 ne comportait qu'un réseau d'environ 1.200 kilomètres à exécuter en cinq ans. Son prix de revient était évalué à 30.000 fr. le kilomètre, environ. Ce premier programme parut vite insuffisant[1]. Pour l'étendre, 35.500.000 francs furent prélevés sur l'emprunt complémentaire voté le 25 mars 1916.

Le plan d'établissement de ces routes fut conçu de façon à relier entre eux les différents ports, et à donner accès vers la côte aux grands centres de l'intérieur avec, pour première étape, la construction du réseau littoral[2].

1. « Un réseau de 1.400 km., c'était beaucoup sans doute, à ne considérer que le travail à produire et la dépense à payer; c'était peu à considérer, l'étendue et les besoins du pays à desservir » (Delure, « Les travaux publics au Maroc », conférence faite à l'Exposition de Casablanca, octobre 1915).

2. Célérier, « L'Atlas et la circulation au Maroc », dans *Hespéris*, 4e trim., 1927, p. 447-497. « Comme si la mer leur rendait leur patrie moins lointaine, les colons s'installent d'abord dans la zone littorale, à proximité du port de débarquement principal... C'est pourquoi on remarque la densité du réseau des routes principales ou secondaires en Chaouïa où notre action a commencé dès 1915 ».

Sur la grande ligne côtière qui de Mogador allait jusqu'à Kénitra pour se prolonger ensuite jusqu'à Tanger, deux antennes se greffaient, l'une vers Marrakech, l'autre vers Meknès et Fès, qui devaient être reliées, d'une part à Port-Lyautey, avec embranchement sur Souk-el-Arba et d'autre part à Rabat et Casablanca par Khemisset.

De Marrakech partaient en éventail, les routes de Casablanca, de Mazagan, de Safi et de Mogador.

Au Maroc oriental, la principale voie Fès-Taza-Oujda était prévue.

Entre ces voies principales, s'intercalait un réseau de routes secondaires analogues aux routes départementales ou aux chemins vicinaux de France, d'un grand intérêt pour la colonisation.

Tandis que le chemin de fer militaire avait été jusqu'ici construit dans un but strictement stratégique, l'idée dominante dans l'établissement du plan routier fut la mise en valeur du pays. On tint compte pour les besoins du commerce, de la position géographique des villes les plus importantes, la plupart situées sur la côte atlantique. On se préoccupa de l'intérêt primordial qu'il y avait à relier les deux grands marchés intérieurs : Fès et Marrakech, aux ports de l'Océan; en s'attachant à desservir les régions agricoles de Fès, de Meknès, du Rarb, des Doukkala, etc., puisque l'économie marocaine reposait exclusivement alors sur l'agriculture et l'élevage.

Malgré les difficultés, la construction de ce réseau routier fut menée avec une activité fiévreuse; une nuée de chantiers s'élevèrent de toutes parts; en dépit des moyens rudimentaires dont on disposait alors (rouleau compresseur à traction pittoresque de chameaux), le ruban avançait rapidement.

Tableau du développement du réseau des routes du Maroc (à l'exclusion des chemins de colonisation et des pistes aménagées)

Routes	Longueur en kilomètres		
	au 31 déc. 1916	au 31 déc. 1917	au 31 déc. 1918
Construites :			
Routes principales	822	1.290	1.639
Routes secondaires	66	206	374
Total	888	1.496	2.013
En construction :	1.000	901	

Cette hâte n'entraîna d'ailleurs pas une mauvaise construction. « Avec leurs longues sections rectilignes, leurs courbes à grand rayon, leurs virages relevés, la visibilité de la signalisation, les routes marocaines ont été construites pour des usagers de l'automobile par des agents des Travaux publics qui employaient eux-mêmes l'automobile et avaient conscience de l'importance de leur mission[1] ».

Enfin, dans l'attente d'autres routes, les pistes furent améliorées, non seulement à l'avant pour servir de routes d'étapes, mais encore à l'intérieur pour faciliter la circulation commerciale.

L'automobile.

Ainsi, l'administration du Protectorat fut amenée par les circonstances à favoriser l'automobile au Maroc. L'automobile trouva bientôt la voie spécialement établie pour elle, qu'elle réclame aujourd'hui dans les pays européens.

Il s'agissait en vérité d'« autoroutes » et leurs usagers ne tardèrent pas à les considérer comme des « pistes de courses » à tel point qu'un « ancien directeur des Travaux publics chérifien, marquait sa préférence pour des voies étroites et bombées afin de modérer la vitesse excessive des automobilistes[2] ».

1. Célérier, *Le Maroc*, Colin, p. 139.
2. Hoffherr, *L'économie marocaine*, p. 90.

1. *Intensité de la circulation.*

Malgré les difficultés de s'approvisionner en matériel et en carburant, l'automobile prit une rapide extension au Maroc, qu'accusent les chiffres ci-après.

Importation de véhicules automobiles (valeurs en francs)

1912	132.968
1913	1.677.699
1914	1.747.390
1915	689.199
1916	1.068.647
1917	944.268
1918	522.369

Il semblerait, à considérer ces statistiques, que la circulation automobile ait été en régression de 1913 à 1918. Mais la capacité normale des services d'une automobile, dépasse cinq ans, surtout au Maroc, où le vieux matériel n'est pas abandonné mais sert longtemps encore aux « petits transporteurs indigènes ».

La statistique des importations d'essence au Maroc, bien plus édifiante, s'établit ainsi :

Importation d'essence au Maroc (valeurs en francs)

1912	12.728
1913	24.069
1914	350.179
1915	601.138
1916	1.798.015
1917	2.812.825
1918	1.388.077

2. *Trafic et tarifs.*

Il n'y eut au début aucune organisation sérieuse de transports par automobile. Une nuée de petits transporteurs, propriétaires d'une ou deux voitures, se tenaient aux abords des grandes places dans les villes, prêts à satisfaire toute demande.

En 1916 encore, les seuls services automobiles réguliers étaient ceux de Casablanca à Rabat et à Marrakech. La route la plus fréquentée était celle de Casablanca à Rabat. Deux entreprises privées y assuraient des relations bi-

quotidiennes dans chaque sens à 8 heures et à 13 heures. Les voitures, des 24 C V. à 4 ou 6 places, mettaient 3 heures environ pour couvrir les 92 kilomètres qui séparent ces deux villes. Le prix des places par voyageur, était de 25 fr. Le transport d'une tonne de marchandises revenait à une moyenne de 200 fr., soit un peu plus de 2 fr. la tonne kilométrique.

Pour les Indigènes, des autobus de 30 CV., beaucoup moins confortables et beaucoup moins rapides, partaient chaque matin, dans les deux sens. Le prix de la place ne dépassait pas 15 fr., et les bagages étaient tarifés à 25 fr. les cent kilos.

De Casablanca à Marrakech, le Protectorat avait établi un service postal quotidien, avec deux voitures. Le départ se faisait à 7 heures, l'arrivée à 17. La vitesse moyenne, arrêts compris, était donc pour ces 240 km. de 24 kilomètres horaires environ. Le prix de la place était de 70 fr. pour l'aller et de 120 fr. pour l'aller et retour. Pour les marchandises transportées par camions automobiles, le prix de la tonne s'élevait à 360 fr. au maximum et la durée du transport était de deux jours. On pouvait aussi obtenir sans peine des camions pour transports complets et affectés au service exclusif du locataire. Dans ces conditions, le prix de la tonne s'élevait à 400 fr.

Enfin, il existait, depuis 1914, entre Marrakech et Safi, un service automobile dont les tarifs étaient, par tonne, de 198 fr. l'hiver et de 228 fr. l'été[1].

En dehors de ces trois relations, les lignes Kenitra-Fès, Rabat-Fès, Mazagan-Marrakech, ne comportaient pas de services organisés. Force était de s'adresser à des transporteurs d'occasion avec qui l'on ne pouvait se promettre d'arriver à destination et dont les tarifs, jamais fixes étaient très supérieurs à ceux des autres lignes. Aussi M. de La Revelière, chargé de mission au Maroc en 1916, écrivait-il : « Toute maison sérieuse, qui viendra s'établir

1. V. *supra*, p 28.

avec le matériel convenable et des mécaniciens honnêtes est certaine de prospérer dans le plus bref délai[1] ».

Le roulage.

La rapide extension de l'automobile au Maroc ne fit pas disparaître cependant les charrettes. Des tarifs inférieurs à ceux de l'automobile leur attiraient les marchandises lourdes et aux transports desquelles importait peu la rapidité. De plus, automobiles et chemins de fer ne subvenaient pas à tout le trafic intérieur; enfin elles furent favorisées par l'accroissement de la sécurité.

A cette époque où l'économie marocaine était tendue vers ce seul but : approvisionner la Métropole, il s'agissait, autant que de produire, d'évacuer. Il fallait aussi assurer le ravitaillement des postes de l'avant et desservir les régions où ni le chemin de fer ni l'automobile n'accédaient.

Cependant, à mesure que la construction des réseaux ferroviaire et routier s'avançait, s'accentuait la régression de ce vieux mode de transport.

Les prix de ces transports n'étaient pas fixes, variant avec la région, avec le nombre de véhicules disponibles, avec la saison, avec l'état des routes et des pistes, enfin selon que le trajet comportait ou non un fret de retour. Aussi constate-t-on que la valeur des importations en zone française des « voitures de commerce et de roulage[2], » qui atteignait 230.486 fr. en 1913, tombe à 204.770 fr. en 1915, à 186.563 fr. en 1916, à 143.129 fr. en 1917.

Le portage.

Les transports à dos de chameaux, de mulets et d'ânes, vivement concurrencés, ne cessèrent d'être utilisés pendant cette période et surtout par le Service des étapes de l'armée. Les prix, inférieurs à ceux des autres modes de transports,

1. La Revelière (comte de), *Les énergies françaises au Maroc*, p. 335.
2. *Statistiques du mouvement maritime et commercial du Maroc*, publiées par le Comité des Douanes à Tanger.

dépassèrent rarement 0 fr. 10 par quintal kilométrique et furent en baisse constante. C'était, d'autre part, un moyen de transport individuel, utilisé par les indigènes, chaque chef de famille assurant avec ses animaux le transport de ses marchandises.

La concurrence rail-route.

Le tableau des prix de transports [1] accuse une tendance générale à la baisse pour tous les moyens de transport. Elle tient sans doute à la création des routes, à l'amélioration des pistes, à la sécurité et surtout à la concurrence ferviaire dont les tarifs maxima pour les marchandises, ne dépassaient pas 0 fr. 50 la tonne kilométrique.

Le Maroc a été un des premiers pays à connaître « l'auto-rail ». Les automotrices à essence en service sur la ligne à voie de 0 m. 60 n'étaient rien d'autre que des automobiles roulant sur fer.

En octobre 1916, à l'occasion de la foire de Fès, le public fut pour la première fois admis à user des automotrices sur la ligne Salé-Fès, le tarif étant de 0 fr. 40 le kilomètre. A partir du 10 mars 1917, ce moyen de locomotion fut étendu à toutes les lignes et le tarif abaissé à 0 fr, 30 le kilomètre. Les résultats ne se firent pas attendre, et le nombre de voyageurs payants sur automotrices passa de 137, en janvier 1917, à 4.132, en décembre 1918.

La capacité individuelle des automotrices, qui était de dix places, fut doublée et même triplée sur certaines sections par l'adjonction d'une ou deux remorques.

Statistique des automotrices (années 1916-1917-1918).

Années	Nombre	Parcours kilométrique	Nombre de voyageurs transportés		Produits (en francs)
			Guerre	Public	
1916	5.136	271.367	»	377	27.603,50
1917	11.196	662.488	14.666	12.246	473.702,00
1918	8.114	469.040	18.746	46.421	1.823.816,75

1. Voir p. 49.

Prix moyens des transports autres que le chemin de fer[1] (prix de la tonne kilométrique en francs)

Produits	Années	Rabat	Casablanca	Fès	Marrakech	Meknès	Mazagan	Safi	Mogador
Chameaux	1914	2 »	2 »	1.85	1.80	4.71	0.64	0.70	0.80
	1915	1.50	1.60	2.58	1.80	4.86	1.54	0.57	0.70
	1916	1.20	1.20	1.24	0.44	1.96	1.20	0.72	0.70
	1917	1 »	1 »	0.80	0.40	0.56	0.80	0.65	0.70
Mulets	1914	2 »	2 »	1.85	1.25	4.71	1.25	0.80	1 »
	1915	1.50	1.50	1.78	1.30	1.86	1.23	0.57	0.80
	1916	1.10	1.10	1.24	0.80	1.95	2.20	0.72	0.80
	1917	1 »	1 »	1.20	0.75	0.56	1 »	0.65	0.70
Arabas	1914	2.50	2 »	2 »	2 »	3 »	2 »	2 »	2 »
	1915	2 »	1.80	2 »	1.80	2.50	1.60	1.50	1.50
	1916	1 »	1.20	1.80	1.50	2 »	1.40	1.50	1.50
	1917	0.70	0.70	1.50	1 »	1 »	1 »	1.50	1.50
Camions autos	1914	2.50	2.20	2.50	1.90	4 »	2.50	2.50	2.50
	1915	2 »	1.70	2	1.70	2.50	2 »	2 »	2 »
	1916	1.80	1.50	1.80	1.75	2 »	2 »	2 »	2 »
	1917	1.20	1.10	1.50	1.50	1.50	1.75	1.50	1.50
Charrettes	1914	2.50	1.70	1.85	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »
	1915	1.50	1.60	1.85	1.80	1.60	1.50	1.50	1.50
	1916	1.25	1.10	1.70	1.50	1.30	1.30	1.50	1.50
	1917	1.10	0.90	1.60	0.90	2 »	1.50	1.50	1.60

1. *Annuaire économique et financier du Protectorat*, années 1918-1919, p. 217.

Alors que dans la plupart des autres pays, l'automobile semble vouloir « tuer » le rail, au Maroc, ce furent les chemins de fer qui vinrent concurrencer la route. Fait paradoxal qu'expliquent les circonstances diplomatiques et militaires des débuts du Protectorat.

La concurrence d'ailleurs ne fut pas aussi âpre qu'on peut le croire; il n'y avait pas à cette époque, surproduction de l'article « transports », et les garagistes comme les transporteurs faisaient des affaires[1].

D'ailleurs la rapide extension du réseau routier, les progrès constants de l'industrie automobile, lui permettaient de regagner le terrain perdu; et dès 1918, l'automobile était reconnue supérieure au chemin de fer à voie de 0 m, 60, qui ne pouvait plus remplir un rôle économique[2].

Enfin, pour les transports militaires eux-mêmes, au delà des voies ferrées, le camion automobile (comme d'ailleurs la charrette, le mulet et le chameau) était nécessaire, et dès le début de la guerre l'armée l'utilisa[3].

Le développement des moyens de transports intérieurs du Maroc pendant la guerre fut largement dépassé par l'expansion extérieure du pays que souligne le tableau ci-après :

Commerce total de la zone française du Maroc[4] (Valeurs en francs).

Années	Importations	Part de la France (voie de mer et voie de terre)	Exportations	Part de la France (voie de mer et voie de terre)
1912	110.657.340	48,95 %	67.080.383	34,17 %
1913	181.426.943	60,98 %	40.180.291	52,95 %
1914	132.958.200	62,67 %	31.041.437	56,37 %
1915	180.132.786	64,26 %	55.807.459	71,33 %
1916	228.983.198	65,77 %	81.870.990	84,38 %
1917	270.090.537	163,10 %	116.148.081	98,48 %
1918	314.379.981	50,50 %	114.965.416	80,60 %

1. La Revelière, *op. cit.*, p. 335.

2. Jovant, « Les travaux au Maroc pendant la guerre », conférence faite au Centre d'Instruction de Meknès, mars 1918. « Pour ses extensions futures, le chemin de fer cherchera plutôt à atteindre des têtes d'étapes, d'intérêt purement stratégique, que des centres commerciaux ».

3. Coanet, « Ravitaillement et transports au Maroc », dans le *Bull. des Ecoles de perfectionnement des officiers de réserve au Maroc*, n° de février 1932, p. 13.

4. *Annuaire économique et financier du Protectorat*, années 1917, 1918, 1919, 1920, 1921.

CHAPITRE IV

L'APRES-GUERRE

Dès la fin de la guerre, hommes et capitaux affluent au Maroc et lui permettent de se trouver associé à la vie économique du monde moderne.

« Le mouvement réel d'immigration date de la fin de la guerre. Dès 1919, le nombre des arrivées est triple par rapport à 1918; l'immigration réelle bondit de 1.611 à 6.693[1] », et atteint le chiffre de 13.598 en 1921. La crise de 1922 amène un tassement dans cette ruée, et le mouvement reprend peu après à une cadence moyenne annuelle de 6.000 immigrants. Immigration plus qualitative que quantitative, faite surtout de cadres, pour un pays dont la main-d'œuvre locale était suffisante[2].

Cet afflux d'hommes d'élite, les « injections généreusement distribuées de crédit européen » expliquent la progression du commerce extérieur marocain de 140 millions de francs en 1921 à 3 milliards 780 millions en 1929[3].

Les dangers de la politique, jusque là pratiquée, de monoculture saisonnière pousseront ultérieurement le Maroc à rechercher un équilibre plus stable. Orientation nouvelle qui ne date que de quelques années.

Avant 1928 sans doute, il existait quelques entreprises industrielles; l'industrie artisanale indigène revivifiée par le service des Arts indigènes du Protectorat, les industries de transformation agricole : minoteries, huileries, usines de

1. Charton (Albert), « L'immigration au Maroc depuis la guerre », dans *Renseignements col.*, suppl. à *L'Afrique française*, 1922, p. 154.
2. Cf. Célérier, *Le Maroc*, p. 111.
3. Hoffherr (R.), *Economie marocaine*, p. 227.

crin végétal; l'industrie du bâtiment favorisée depuis 1926 par un véritable « boom de la construction », connaissaient déjà une brillante prospérité; mais ces industries étaient relativement insuffisantes pour donner à l'économie marocaine un autre aspect qu'agrarien.

Le sous-sol du Maroc avait aussi fait l'objet depuis longtemps de prospections géologiques, et déjà le bloc phosphatier de Kouriga pressenti en 1912, était entré en exploitation en 1920; mais ce ne fut vraiment qu'en 1928, sous l'impulsion du Secrétaire général du Protectorat que l'investigation minière du pays fut activement poussée.

C'est ce dynamisme économique que révèle l'étude de la carte du réseau routier et ferroviaire du Maroc.

* * *

C'est d'abord la nécessité d'asseoir la domination du conquérant, qui, au Maroc comme dans toutes les colonies étrangères de l'Afrique, a déterminé la construction des routes et des chemins de fer; mais à l'inverse de ce qui s'est produit dans les autres colonies africaines[1], la mise en valeur d'exploitations agricoles forme le deuxième stade d'établissement de ces réseaux. Les lignes minières ont été les dernières.

Les chemins de fer à voie de 0 m. 60

A partir de 1918, devant les progrès incessants de l'automobile et l'imminence de la création du réseau à voie normale, les chemins de fer reprirent leur caractère proprement stratégique.

1. *Construction.*

Le 1er juillet 1920, la locomotive partie de Casablanca, atteignait Marrakech; le 31 juillet 1921, les lignes du Maroc oriental et de l'occidental se rejoignaient à Dar Caïd Omar,

1. Wiener (Lionel), « Les possessions anglaises d'Afrique et leurs chemins de fer », dans *Congo*, novembre 1929, p. 604.

reliant Marrakech à Oujda par 1.030 kilomètres de voies. Une autre ligne, d'intérêt purement militaire, partait de Ceflet près de Guercif dès 1918, atteignait Outat el Hadj en janvier 1921, Boua Sidi, le 21 décembre 1928 et Midelt, porte du Tafilalelt, en novembre 1929.

La ligne de Port-Lyautey à Ouezzan était achevée le 10 août 1926; c'est la ligne du Rif, avec son embranchement Aïn Defali-Fès el Bali-Aïn Aïcha.

Enfin, le 16 février 1925, une ligne de 41 kilomètres, construite en vue des opérations de la « tache de Taza », était livrée à l'exploitation entre Bir Tam Tam et Ahermoumou.

Cependant, pour permettre aux colons d'attendre la construction de routes, comme pour empêcher les transporteurs automobiles d'instituer des tarifs trop élevés, quelques voies à caractère strictement économique furent construites : celle de Souk el Tleta à Mechra el Hader, livrée à l'exploitation le 15 novembre 1926, celle de Rabat à Khemisset, desservant les mines de fer de Tiflet, exploitée dès le 15 juin 1926, celle de Caïd Tounsi à Mazagan, mise en service le 15 janvier 1929.

2. *Trafic.*

Leur trafic ne fut jamais important. Elles ont servi surtout d'« épouvantail à transporteurs », de régulateur des tarifs des camions; quelquefois, elles assurèrent les suppléments de trafic possible. C'est la seule raison pour laquelle elles furent âprement défendues par des colons se gardant bien de les utiliser[1].

C'est surtout à partir de 1921 que le trafic voyageurs de ces lignes a décru en raison de la concurrence de l'automobile, puis, dès 1923, de la mise en exploitation des voies normales.

D'autre part les tarifs commerciaux de ces transports furent remaniés le 28 mai 1921. Un service automobile

1. La ligne Caïd Tounsi-Mazagan, ouverte en janvier 1929, dut, après trois années déficitaires, être fermée à l'exploitation. De même la ligne Rabat-Khémisset, concurrencée par le camion, fut fermée à l'exploitation le 15 mars 1931.

subventionné avait été créé entre Casablanca, Rabat, Port-Lyautey, Meknès et Fès. De nouveaux tarifs ferroviaires furent aménagés tendant à établir la parité entre chemin de fer et camion. Un nouvel impôt sur les transports publics, destiné à pourvoir au moins en partie à la subvention accordée à l'entreprise automobile, fut institué ; la quotité, fixée par un dahir du 5 juin 1920, s'en établissait ainsi : 10 % sur les transports en grande vitesse, voyageurs, bagages et messageries, 20 % sur les transports de marchandises effectuées par les chemins de fer en petite vitesse[1].

A partir de 1923, les chemins de fer à voie large accaparent le trafic des phosphates[2], et le tonnage des marchandises transportées fut constamment en baisse, sauf une légère hausse en 1925-1926 dûe à la guerre du Rif :

Trafic des C. M. M.

Années	Voyageurs kilométriques	Marchandises kilométriques 1
1918	69.085.242	39.328.263
1919	81.601.778	33.732.973
1920	91.886.675	37.409.366
1921	88.241.750	43.888.738
1922	77.080.860	60.231.422
1923	61.620.270	67.570.029
1924	56.061.575	53.636.186
1925	106.483.200	51.767.173
1926	123.903.883	61.031.618
1927	55.048.783	46.619.260
1928	41.194.314	44.055.172
1929	41.809.000	36.708.000
1930	32.648.000	32.148.000

1. Le tonnage indiqué pour les marchandises comprend les transports en service.

Les chemins de fer à voie de 0 m. 60 doivent disparaître à brève échéance.

L'extension du réseau routier, les progrès de l'automobile, son emploi de plus en plus généralisé pour le transport

1. Goulven, *Traité d'économie et de législation marocaines*, Paris, M. Rivière, 1921, 2 vol., in-8°, XV-388 et 509 p., t. II, p. 425-426

2. En 1922, il a été transporté de Bou Jniba à Casablanca, 89.432 tonnes de phosphates et en 1923, ces transports ont atteint 136.629 tonnes.

militaire[1], condamnent non seulement la construction de nouvelles lignes à voie étroite, mais encore le maintien des anciennes. Le Gouvernement chérifien a décidé le principe de leur suppression avec d'autant plus de facilité que, devant la concurrence des transporteurs routiers entre eux, les colons n'ont plus intérêt à les défendre.

Les chemins de fer à voie normale.

1. *Construction.*

En 1920, encore, M. Reginald Kann écrivait : « Malgré les améliorations apportées à la voie, le réseau [à voie étroite] ne « débite » plus. Les marchandises et même une partie des approvisionnements sont obligés d'emprunter la route à grands frais. La tonne kilométrique revient à 0 fr. 60 par le chemin de fer et à 2 fr. 15 en moyenne par convoi et à 2 fr. 20 par camion... L'agriculture, l'industrie, le commerce attendent depuis 8 ans les moyens de communication qui leur sont indispensables. La voie étroite n'a été qu'un palliatif passager. Partout règne l'encombrement, il persiste malgré l'importation en grand de camions automobiles. La construction de chemins de fer à voie normale est le seul moyen de sortir du marasme[2] ». Il fallut attendre jusqu'au 21 août 1921, la loi portant approbation de la convention des chemins de fer du Maroc.

Le réseau concédé comprenait les lignes suivantes :

1° de Petit-Jean (station de la ligne de Tanger à Fès) à Kénitra (Port-Lyautey) avec raccordements au port;

2° de Kénitra à Casablanca par Rabat, avec raccordements aux ports de Rabat et de Casablanca;

3° de Kénitra à Souk el Arba du Rarb ou à un point de

1. Depuis 1927, c'est la route et l'avion qui ont suivi pas à pas les progrès de la pacification. Aucun poste, désormais, ne doit être créé s'il ne se trouve relié au reste du pays par une route et s'il ne comporte un terrain d'atterrissage.

2. Reginald Kann, « Les voies de communication au Maroc, dans l'*Illustration*, 19 janvier 1920, p. 390-392.

la ligne du Tanger-Fès situé entre Souk el Arba et Arbaoua ;

4° de Casablanca à Marrakech ;

5° de Settat ou d'un point voisin de la ligne de Casablanca-Marrakech à l'Oued Zem ou à un point voisin ;

6° de Fès à la frontière algérienne.

Les travaux de construction entrepris par la direction générale des Travaux publics furent activement poussés d'autant plus que l'ouverture de ces nouveaux chantiers devait permettre d'enrayer les effets de la crise intense de 1922[1].

La ligne de Port-Lyautey à Petit-Jean (82 km.), inaugurée le 5 avril 1923, fut mise en exploitation le 1er juin.

La ligne de Rabat à Port-Lyautey (30 km.), fut inaugurée et mise en exploitation aux mêmes dates.

Le tronçon Rabat-Casablanca (85 km.), qui comporte d'importants viaducs sur les oueds Mellah, Nefifick, Cherrat, Yquem, inaugurée le 1er avril 1925, fut, dès le 25 du même mois, mise à la disposition de l'armée pour les transports des troupes du Rif ; elle fut ouverte au trafic commercial le 25 juin suivant, à l'occasion de la semaine agricole de Casablanca.

La ligne Casablanca-Sidi Aïdi-Kouriga, servit, dès le 1er septembre 1923, au transport des phosphates. Elle fut poussée par la suite jusqu'à Oued Zem (13 juillet 1926) pour donner satisfaction aux habitants de cette localité qui avaient espéré qu'Oued Zem serait le centre phosphatier de la région[2].

Sur la ligne de Casablanca-Marrakech, la locomotive entrait à Settat le 14 juin 1925 et à Marrakech le 1er décembre 1928. La relation Fès-Oujda n'a été inaugurée qu'en décembre 1933. L'ouverture de cette ligne à l'exploitation a eu lieu en avril 1934. La construction de la ligne n° 3 enfin,

1. Sur la crise de 1922, cf. A. Bernard, *L'Afrique du Nord pendant la guerre*, et le rapport de la Chambre de commerce de Kénitra sur « La crise commerciale. Les moyens d'y remédier », Rabat, impr. Franco-marocaine, 1923, qui voit la cause de la crise dans l'arrêt des grands travaux d'équipement et demande au Gouvernement de les poursuivre.

2. Cf. Chapus (Roger), *L'exploitation des phosphates au Maroc. L'Office Chérifien des phosphates*, Paris, Sagot, 1928, in-8°, XII-372 p., (p. 104, note 1).

de Souk el Arba du Rarb à Port-Lyautey, a été ajournée.

La construction du réseau du Tanger-Fès aussi fut activement poursuivie, mais sa réalisation fut plus tardive en raison des multiples difficultés administratives dues à son organisation internationale, des difficultés techniques aussi, et enfin parce que nul ne souhaitait son achèvement. Casablanca craignait la concurrence de Tanger, ancien débouché naturel du Maroc occidental, et les autorités espagnoles ne voulaient pas hâter la liaison de cette ville internationale, à la zone française[1].

D'autre part, la hausse des prix des matières premières nécessita des accords nouveaux et de longs pourparlers. Les multiples révisions des marchés passés entre la compagnie et les adjudicataires des lots retardèrent les travaux jusqu'en 1920. Mais à partir de cette date, la main-d'œuvre se fit plus nombreuse, les prix se stabilisèrent et la construction du tronçon français de la ligne put être vivement poussée. En zone espagnole, les chantiers ne furent ouverts qu'à partir de 1922, encore eut-on à déplorer la mort de quelques ouvriers. Enfin, les terrains très argileux nécessitèrent d'importants travaux de consolidation.

La construction de la section de Petit-Jean à Meknès, prolongement de la ligne n° 1 des C. F. M., fut activée sur la demande du Protectorat français. Elle fut ouverte à l'exploitation en juin 1923, celle de Meknès à Fès le fut en octobre suivant. Les autres furent mises en service plus tard : Petit-Jean-Souk el Djemaa, le 15 juillet 1925, Souk el Djemaa-Mechra Bel Ksiri le 20 décembre 1925, Mechra Bel Ksiri-Souk el Arba le 1er juillet 1926; la ligne entière de Tanger à Fès fut livrée au public le 25 juillet 1927.

Ainsi, le Maroc occidental avait largement bénéficié de la construction de ce réseau ferré. Il se présente essentiellement comme un réseau destiné à la desserte des régions agricoles (en dehors de la ligne des phosphates dont la prolongation jusqu'à Oued Zem pourtant, doit servir à l'évacuation de la région agricole du Tadla), et fut conçu

1 Méchin, *op. cit.*, p. 173.

de manière à relier Fès et Marrakech, « ports terriens », à Casablanca surtout et à Port-Lyautey.

Mais le Maroc oriental, « déshérité par la nature et déserté par les hommes », se trouvait délaissé dans l'aménagement de ce plan ferroviaire, d'autant plus qu'il constituait, grâce à son régime douanier spécial, un véritable prolongement de l'Algérie, et que le développement de Casablanca devait concurrencer le grand port d'Oran. Le Maroc n'a cessé jusqu'aujourd'hui de tourner le dos à l'Algérie[1]. Cependant, en 1927, la question minière devenant « l'un des pôles d'orientation de toute une politique économique nouvelle[2] », le Maroc oriental, riche région minière, prit une importance toute nouvelle[3], et, comme « l'activité minière conditionne la politique ferroviaire[4] », fut décidée la création d'une ligne de chemin de fer d'Oujda à Bou Arfa, d'autant que cette ligne, assurée d'un trafic rémunérateur, grâce aux mines de charbon de Djerada et de manganèse de Bou Arfa[5], apparaissait comme une voie de pénétration vers le Tafilalet et comme l'un des aboutissants nécessaires du Transsaharien. Ce sont ces deux dernières considérations et surtout l'intérêt de la Défense nationale qui poussèrent les autorités chérifiennes à exiger sa construction à voie nor-

1. Hoffherr (René), « L'équilibre économique du Maroc, » dans *Rev. écon. intern.*, juillet, 1929, p. 45 47.

2. Mauchaussé, *L'évolution du régime minier au Maroc français*, Paris, Sirey, 1931, pet. in-4°, 349 p., (p. 246).

3. « Par une sorte de justice symétrique, la région agricole la plus profondément déshéritée se trouve être la région minière la plus abondamment pourvue. Elle l'est même à un degré qui déconcerte. On sait que le charbon est signalé à Taouz, dans le Tafilalet, au Djebel Djerada, et vraisemblablement entre Djerada et Missour. De plus, sans parler du fer, ni du cuivre du Djebel Maïz et du Djebel Klakk, il faut signaler le plomb argentifère du Djebel Melias, le plomb associé au zinc du Djebel Bou Dahar, Djebel Meham, du Djorf Ouazzene, à Sidi Raho, Bou Beker, Hassi-Tioussit, au Djebel Tellidja, enfin le manganèse du Djebel Bou Arfa » (X..., « L'avenir du Maroc oriental », dans *Rev. pol. et parlem.*, 10 janvier 1931).

4. Saint (Lucien), Discours d'ouverture aux délibérations de la Commission des mines du Protectorat, novembre 1929.

5. « Les chiffres montrent qu'une mine de charbon, de fer ou de manganèse, produit à peu près autant en valeur et notablement plus en poids que l'ensemble des mines de plomb et de zinc dispersées sur le territoire marocain. La conclusion est claire : les grands problèmes sont posés par le charbon, le fer et le manganèse » (Despujols (P.), *Notes sur l'industrie minière au Maroc*, Rabat, impr. officielle, 1930, p. 42-44.

male alors que les premiers projets avaient prévu la voie de 0 m. 60, puis la voie métrique[1].

Les travaux, activement poursuivis, permirent d'ouvrir la ligne à l'exploitation en février 1931.

D'autre part, un prolongement du réseau vers Bou-Denib, par Aïn Chaïr, était projeté tandis que de longs pourparlers décidaient que le port algérien de Nemours serait le débouché de ces régions[2].

Dans l'occidental, une nouvelle ligne minière destinée à desservir les phosphates des Gantour de Ben Guerir à Safi est en construction et l'on projette la continuation de la ligne d'Oued Zem jusqu'à Khenifra où elle aboutirait aux gisements de fer.

En outre, des études ont été poursuivies en vue de relier Agadir par Taroudant au nœud du Grand-Atlas et de l'Anti-Atlas, de pousser ultérieurement vers le Siroua, pour rejoindre ensuite à travers le Tafilalet la ligne Oujda-Bou Arfa-Bou Denib; voie de grand intérêt politique et même économique si les ressources minières des régions traversées répondent aux espoirs conçus.

1. Cf. Guy Evin, *L'industrie au Maroc et ses problèmes*, Paris, 1934, (p. 31.)

2. L'Algérie construit à l'heure actuelle la ligne Oujda-Nemours, et procède à l'aménagement du petit port de Nemours pour ce trafic nouveau. Mais la question n'est pas encore résolue et il est possible que Nemours ne profite pas longtemps de cette situation. En effet, la Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca, a adressé (*Bull. de la Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca*, avril 1931, p. 8-9), une lettre au Résident général en lui demandant la construction immédiate de la route de Tadla à Midelt et du chemin de fer d'Oued Zem à Tadla pour drainer vers Casablanca les produits de la région de Midelt à Guercif. Un peu plus tard (*Bull. de la Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca*, novembre 1931, p. 15-17), le président de l'association pour le développement économique de la Haute Moulouya et du Sud, réclamait la construction à bref délai de la ligne Casablanca-Midelt, déjà préconisée par M. Célérier*. Il signalait que le parcours Casablanca-Midelt-le Tafilalet n'avait que 500 km. environ, contre les 650 km. du parcours Tafilalet au port méditerranéen le plus proche; d'autre part, « le futur Casa-Midelt, traversant des régions peuplées et à ressources naturelles abondantes et variées, étant assuré ainsi d'un gros fret à l'aller comme au retour, pourrait consentir des prix de transport tels, que pour vivre, ne saurait en pratiquer son concurrent, le Bou-Arfa, parcourant des zones désertiques de très faible intérêt ». Si pareil projet se réalisait, le Maroc oriental sud, deviendrait à coup sûr tributaire du port de Casablanca au grand détriment de l'Algérie. Casablanca même, pourrait alors être considéré comme une tête de ligne possible du transsaharien, ainsi que l'a déjà suggéré M. Célérier.

* Célérier, « Une transversale Casa-Tafilalet », dans la *Rev. écon. de France*, juin 1929.

Mais c'est surtout le Maroc oriental qui a profité de cette nouvelle orientation de l'économie marocaine. Désormais « Oujda, métropole du Maroc oriental, malgré sa position excentrique, se trouve être à la tête de plus de trois lignes de pénétration », celles d'Oujda à Fès, de Ceflet à Midelt (à voie de 0 m. 60) (courant méridien qui se déversera dans le drain principal que constitue l'Oujda-Fès), d'Oujda à Oran, d'Oujda à Nemours.

« Avec un réseau ferroviaire aussi inespéré commence pour le Maroc oriental une métamorphose semblable à celle de Cendrillon. »

La crise actuelle sans doute est venue arrêter à ses débuts cette renaissance, et les difficultés budgétaires ont fait reporter à une date indéterminée, la poursuite du plan ferroviaire du Maroc oriental.

La question n'est toutefois pas abandonnée. Déjà en 1933, le syndicat d'initiative et de tourisme du Maroc oriental a vigoureusement réclamé que le prolongement de la ligne de Bou Arfa jusqu'à Aïn Chaïr fût entrepris dans le plus bref délai[1]. D'autre part, « la société chérifienne des charbonnages de Djerada » projette d'établir une voie provisoire entre Bou Arfa et Kenadza destinée à permettre la fabrication de briquettes pour l'alimentation des chemins de fer algériens et marocains, par.mélanges des fines de Djerada et de Kenadza[2] qui sont complémentaires[3].

Il est probable qu'à la fin de la crise, la politique minière du Protectorat reprendra son essor. Mais il est probable aussi que le plan d'organisation ferroviaire du Maroc sera modifié. Les progrès incessants de l'automobile, ses grosses capacités de transport en font de plus en plus un redoutable concurrent du rail, souvent même pour les transports longs et lourds

1. Cf., le *Temps*, n° du 2 juillet 1933.
2. Compte rendu de la séance du 24 avril 1933 du Conseil d'administration de la Société chérifienne des charbonnages de Djerada.
3. Jacqueton (G.)., « Les mines de l'Afrique française », dans *Renseignements coloniaux*, suppl. à *L'Afrique française*, septembre 1933, p. 220. « Les anthracites de Djerada sont complémentaires des charbons gras de Kenadza. Lorsque des communications faciles existeront entre ces deux bassins, il sera possible d'effectuer des mélanges et de fabriquer des agglomérés ».

C'est la chance du Maroc de naître au moment où apparaît dans le champ des activités économiques ce nouveau mode de transport. Cela lui permettra d'éviter la construction d'un réseau ferroviaire capillaire.

Au 1er janvier 1933, le réseau à voie normale du Maroc s'établissait ainsi :

Lignes concédées	Longueurs (en kilomètres)			
	Prévues	En exploitation	En construction	Observations
I. *Compagnie du Tanger-Fès* :				
Zone française de Petitjean à Fès et de Petitjean à la frontière espagnole	202,967	202,967		
Zone espagnole	92,467	92,467		
Zone tangéroise et gares de Tanger	12,120	12,120		
Raccordement des gares au port de Tanger	7,446	5,640	1.806	
	315,000	313,194	1.806	
II. *Compagnie des chemins de fer du Maroc* :				
N° 1 Port-Lyautey-Petitjean	85	85		
N° 2 Port Lyautey-Casablanca	128	128		
N° 3 Port-Lyautey-Souk el Arba	»	»		
N° 4 Casablanca - Marrakech	246	246		
N° 5 Sidi el Aidi-Oued Zem	120	120		
N° 6 Fès à la frontière algérienne	370	185	185	construite par l'Algérie
N° 7 Oujda-Nemours	»	»		
N° 8 Safi-Ben Guerir	145	»	145	61 k. sont terminés.
	1 094	764	330	
III. *Compagnie des chemins de fer du Maroc Oriental.*				
Ligne d'Oujda à Bou-Arfa	304	121		ligne entièrement construite.

2° *Trafic.*

Jusqu'à ces dernières années, les résultats de l'exploitation des chemins de fer à voie normale du Maroc occidental ont répondu aux espérances des plus optimistes[1].

Ces chemins de fer eurent de suite la faveur du public d'autant que leurs tarifs étaient inférieurs à ceux pratiqués jusque-là par les chemins de fer militaires et les automobiles.

Ils sont apparus comme des « régulateurs de transport », en ce sens qu'ils ont brisé les exagérations des entrepreneurs de transport routier qui avaient jusqu'alors joui d'un monopole de fait et qui désormais, s'évertuèrent à « faire les mêmes prix que les chemins de fer ».

En 1925 encore, l'automobile n'était pas parvenue au Maroc à reprendre cette place de premier plan qu'elle avait autrefois.

Une comparaison des tarifs voyageurs pratiqués sur la relation Casablanca-Rabat par les C. F. M. et la compagnie de transport routier la mieux organisée, la C. T. M., le démontre bien.

En novembre 1925, ils s'établissaient ainsi :

C. T. M.		C. F. M.	
Cars de luxe.	22 fr. 50	1 e cl.	28 fr. 50
Limousines..	20 fr.	2e cl.	21 fr. 50
Cars Omnibus	17 fr. 50	3e cl.	14 fr. 50

Pour la troisième classe, ainsi, sur un trajet simple, les tarifs de chemins de fer étaient inférieurs à ceux de l'automobile. D'autre part la vitesse de ces deux modes de locomotion était sensiblement la même ; le confort, la régularité et la sécurité très supérieures en chemin de fer. Une franchise de 30 kilos de bagages était accordée sur les chemins de fer tandis qu'elle n'excédait pas 10 kilos sur les cars C. T. M. ; enfin, la C. T. M. ne délivrait pas encore de billets aller et retour tandis que les tarifs aller-retour en chemin de

1. Cf. tableau, p. 93.

fer étaient à la même époque et pour la même relation de :

1e classe : 42 fr. 50
2e classe : 32 fr. 15
3e classe : 21 fr. 45

c'est-à-dire en définitive inférieurs à ceux de l'automobile.

Aussi bien, le trafic voyageurs des chemins de fer du Maroc ne tarda pas à devenir très important[1].

L'évolution du trafic marchandises est encore plus caractéristique. Le trafic des C. F. M., alimenté surtout par les transports de phosphates[2] dont la production passe de 80.549 tonnes en 1922 à 1.608.249 tonnes en 1929, s'élève ainsi :

Evolution du trafic C. F. M. (petite vitesse).

Années	Tonnage à toute distance	Phosphates (en tonnes)	Céréales et farines
1923	83.524	669	10.611
1924	190.322	669	37.782
1925	731.722	380.113	63.061
1926	1.429.805	876.868	82.161
1927	1.866.331	1.205.611[1]	142.496
1928	2.096.251	1.369.064	283.987
1929	2.597.747	1.615.048	275.491
1930	2.608.432	1.765.541	129.611
1931	1.924.804	939.119	189.375
1932	1.869.415	975.812	116.164

1. Mise en service de la traction électrique à partir de février 1927.

Le nombre des trains de marchandises qui était de 1.613 en 1923 passe à 2.968 en 1924, 5.404 en 1926, 8.009 en 1928, 8.121 en 1930.

Les statistiques de la Compagnie du Tanger-Fès accusent une progression identique :

1. Cf. tableaux, p. 97 et 106.

2. « Pour moitié les recettes ferroviaires proviennent à partir de 1926 des phosphates et des installations phosphatières » (Hoffherr, *Economie marocaine* p. 93-94). « Les phosphates marocains constituent un instrument actif de ressources pour le réseau ferroviaire alimenté par eux et leurs installations à raison de 60 % (dans *id.*, p. 180).

Evolution du trafic T. F. (petite vitesse)

Années	*Nombre de tonnes*	*Céréales et farines*
1923	36.707	5.070
1924	95.000	14.483
1925	221.108	24.290
1926	292.100	29.324
1927	296.156	54.638
1928	328.123	66.337
1929	361.330	68.026
1930	363.623	46.431
1931	421.768	70.937
1932	466.737	71.164

Il restait cependant un vaste champ d'activité à l'automobile en dehors des lignes concurrencées par le chemin de fer, d'autant que les travaux de construction de routes activement menés lui permettaient d'étendre chaque jour son rayon d'action.

Les Routes.

1. *Construction.*

Les mêmes considérations qui avaient favorisé le Maroc occidental dans le plan d'établissement du réseau ferroviaire du pays ont prévalu dans l'aménagement de son réseau routier.

C'est surtout l'outillage économique du « Maroc utile » et le développement des ports de l'Atlantique, essentiellement de Casablanca, qui ont préoccupé le Gouvernement.

« Dans la construction du réseau routier, le Maroc central fut un des premiers servis, et Casablanca jouit du privilège d'être relié depuis une dizaine d'années par de superbes routes aux centres d'attraction économique du Maroc occidental[1] ».

Mais si la découverte des richesses minières a favorisé le Maroc oriental, en commandant un renouvellement du système ferroviaire, le réseau routier ne subit pas aussi largement le contre-coup de l'orientation économique nou-

1. Eyquem, *op. cit.*, p. 83-86. Cf. aussi, Célérier, « Le Maroc est-il un pays neuf ? », dans *Rev. de géogr. maroc.*, 3e et 4e trim., 1929, p. 82.

velle. Le chemin de fer seul, du moins pour l'instant, reste le véhicule naturel des marchandises lourdes et peu coûteuses.

Aussi bien, le réseau routier, en dehors de la grande voie Oujda-Fès et des lignes qui rayonnent autour d'Oujda et du centre agricole de Berkane, est-il encore insuffisant. La faiblesse du nombre de voitures automobiles immatriculées au Maroc oriental le démontre :

Statistique cumulative des automobiles immatriculées au 31 décembre 1931 (Années 1917 à 1931).

Centres d'immatriculation	Voitures de tourisme	Camions et autobus	Motocycles	Total par centre
Rabat	5.609	1.319	915	7.843
Casablanca	9.705	4.293	1.729	15.727
Mazagan	1.135	509	121	1.765
Marrakech	2.014	701	414	3.129
Fès	2.372	830	274	3.476
Meknès	2.083	635	208	2.926
Oujda	1.668	697	302	2.667
Totaux	24.586	8.984	3.963	37.533

A la fin de 1919 sur les 2.184 kilomètres de routes principales construites, il n'y en avait au Maroc oriental que 368 kilomètres, tandis que le réseau des routes secondaires n'avait que 108 km. sur les 422 qui étaient construits.

A l'heure actuelle, il semble encore que dans la nouvelle étape du plan routier, le Maroc oriental sera sacrifié au profit de l'occidental[1]. On se propose, en effet, « d'unir avant tout Fès et Meknès avec le Tafilalet... Il s'agit de consolider notre effort de pénétration vers l'Atlas en aménageant dans la région de la Haute Moulouya et spécialement à Midelt, un nœud important de voies de communication. C'est à quoi visait la route aujourd'hui achevée de Meknès à Midelt complétée par la route de Fès à la Haute Moulouya. A Midelt ces deux voies provenant l'une de Fès, l'autre de Meknès, fusionnent pour se prolonger par un

1. Voir ci-dessus, p. 59, note 2.

tronçon commun sur le Tafilalet... Enfin un système de jonction plus rapide unira le Tadla à Midelt[1] ».

Nul doute que le trafic du Maroc sud oriental ne s'oriente par force, vers les ports de l'Atlantique plutôt que vers Oujda qui n'est relié au sud que par des pistes au delà de Berguent et par l'insuffisante voie de 0 m. 60 de Midelt à Guercif[2].

Enfin, des considérations d'ordre touristique n'ont pas moins profité au Maroc occidental dans l'établissement de ce programme, et le récent *tour du Maroc* organisé par le Gouvernement chérifien, n'a pas comporté d'étapes au Maroc oriental. Aussi bien l'intérêt touristique de cette région est-il à peu près inexistant[3].

Tableau indiquant le développement du réseau des routes du Maroc à l'exclusion des chemins de colonisation et des pistes aménagees.

Longueurs de routes construites				Longueurs de routes goudronnées ou bitumées		
au	Principales	Secondaires	Totales	Principales	Secondaires	Totales
1er janv. 1917	822	66	888			
— 1918	1.290	206	1.496			
— 1919	1.639	374	2.013			
— 1920	2.184	423	2.607			
— 1921	2.292	491	2.783			
— 1922	2.426	551	2.977			
— 1923	2.470	633	3.103			
— 1924	2.593	680	3.273			
— 1925	2.682	700	3.382			
— 1926	2.885	947	3.832			
— 1927	2.978	1.078	4.056	200	»	200
— 1928	3.175	1.273	4.448	400	»	400
— 1929	3.216	1.387	4.603	600	50	650
— 1930	3.332	1.675	5.007	910	95	1.005
— 1931	3.407	1.836	5.243	1.304,5	201,500	1.506
— 1932	3.581	2.129	5.710	1.726	309	2.035
— 1933	3.772	2.224	5.996	2.086	414	2.500
— 1934	3.849	2.528	6.377	2.383	666	3.049

1. Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 88.

2. « La ville de Fès [(qui appartient à l'occidental et dépend de Casablanca et surtout de Port-Lyautey] est une véritable foire ou s'approvisionnent en cotonnades, en tissus de laine, en soieries, en sucre, thé, bougies, etc..., non seulement les tribus de l'arrière-pays, mais également la région de Taza et de Midlet et les confins algéro-marocains » (*Bull. économ. du Maroc*, n° 1, 1933, p. 22).

3. Le Maroc au triple front (atlantique, saharien, méditerranéen) qu'a décrit M. Célérier, semble devoir se transformer en Maroc au double front ; le front méditerranéen et le front atlantico-saharien.

Tableau des routes du Maroc au 1er janvier 1934.

Routes principales.

Numéro de la route	Désignation de la route	Longueur totale	Longueur construite au 1er janv. 1934	Longueur goudronnée ou bitumée
1	De Casablanca à Rabat ...	93,401	93,401	93,401
2	De Rabat à Tanger	147,816	147,816	147,816
3	De Port-Lyautey à Fès ...	158,300	158,300	150,400
4	De Port-Lyantey à Meknès	59,862	59,862	27,862
5	De Meknès à Fès	50,000	50,000	50,000
6	De Petitjean à Souk el Arba du Rharb	60,080	60,080	49,280
7	De Casablanca à Marrakech	241,162	241,62	189,107
8	De Casabalnca à Mazagan .	97,597	97,597	97,597
9	De Mazagan à Marrakech..	196,562	196,562	91,000
10	De Mogador à Marrakech..	186,492	186,492	65,837
11	De Mazagan à Mogador ...	207,734	202,706	93.470
12	De Safi à Marrakech	110,000	110,000	68,000
13	De Berrechid au Tadla ...	158,374	158,374	148,400
14	De Salé à Meknès	127,400	127,400	127,400
15	De Fès à Taza	127,333	127,333	127,333
16	D'Oujda à Taza	224,502	224,502	224,502
17	D'Oujda à Lalla Marnia ..	13,842	13,842	13,842
18	D'Oujda à Saïdia	58,900	58,900	58,900
19	D'Oujda à Berguent	80,750	80,750	47,200
20	De Fès à la Haute Moulouya par Sefrou	78,000	78,000	37,470
21	De Meknès à la Haute Moulouya	212,500	212,500	79,900
22	De Rabat au Tadla	213,000	196,400	106,000
23	De Souk-el-Arba-du-Rharb à Chechaouen par Ouezzane	73,000	56,150	45,800
24	De Fès à Marrakech par Imouzer et Azrou	482,000	412,000	45,500
25	De Mogador à Taroudant, par Agadir	260,000	258,500	82,000
26	De Fès à Ouezzane, par Fès el Bali	151,000	151,000	54,100
27	De Martimprey à Mechra Saf-Saf par Berkane ...	53,577	53,577	13,300

L'excellente qualité de ce réseau routier construit à une allure étonnante, a permis de réaliser au grand prix auto mobile de 1930 sur un parcours de plus de 700 km. une moyenne horaire de 140 km.

Pourtant, les constructeurs des routes marocaines n'ont rien innové en ce qui concerne la constitution de la chaussée ; ils n'ont pas adopté la chaussée en béton, ils n'ont pas utilisé le tar-macadam, ils n'ont pas encore recouru aux bandes de roulement en ciment armé fort en honneur aujourd'hui en Amérique. Opérant en pleine guerre, à une époque où il fallait aller vite et où les seuls matériaux disponibles étaient constitués par les pierres extraites des carrières du pays, à une époque aussi où la circulation automobile n'avait encore pris nulle part une ampleur susceptible d'intéresser spécialement la technique routière, ils se sont retrouvés presque dans les mêmes conditions que les ingénieurs français du XVII^e siècle ; « et c'est suivant la vieille mais sûre et économique méthode classique de Tresaguet, qu'ont été construites les chaussées des jeunes routes du Maroc[1] ».

Mais, la pensée qu'on travaillait ici surtout pour des automobilistes a joué un rôle prépondérant dans les choix des caractéristiques du tracé. En plaine ou en terrain facile, les courbes n'ont pas moins de 300 mètres de rayon, et si en terrain accidenté ces courbes descendent jusqu'à 30 mètres de rayon, on a eu dans ce cas bien soin d'intercaler de savants raccordements progressifs avec virages relevés ; enfin, les déclivités ne dépassent pas les limites maxima de 2% en plaine, 4% en terrain moyen, 6% en terrain accidenté[1].

D'autre part, dès 1922, les services routiers du Protectorat ont pratiqué en grand les goudronnages superficiels analogues à ceux que l'on établissait en France à la même époque. Plus récemment ils ont utilisé un nouveau procédé de revêtement superficiel au bitume « Spramex » ou « Mexphalt ».

On avait prévu au début que les grandes routes auraient une plateforme de 8 mètres et une chaussée de 4 mètres, mais ces dimensions ont dû être augmentées et l'on adopte en général aujourd'hui 10 mètres de plateforme et 5 ou 6 mètres de chaussée.

1. Ferras, *op. cit.*

La signalisation routière a obéi dès le début à des conceptions modernes : de grands murs blancs avec des lettres noires de grandes dimensions, permettent à l'automobiliste de lire en vitesse les indications itinéraires de la route.

Enfin, pour dégager la voie, des pistes latérales ont été aménagées à l'usage des bestiaux et des animaux de bât ; la largeur d'emprise fixée généralement à 30 mètres entre fossés en permet l'aménagement[1].

2. *Trafic.*

Sur ces routes, de circulation sans cesse intensifiée, l'automobile joue un rôle prépondérant, éliminant presque totalement les autres modes de transport.

La guerre avait révélé les grandes possibilités commerciales de ce véhicule, en même temps qu'elle avait familiarisé un grand nombre d'hommes avec un engin jusque-là manié par une minorité. La démobilisation jeta dans le commerce des milliers de camions prêts à circuler, tandis que les usines édifiées pour les besoins de la guerre se trouvaient en état de produire largement. D'autre part, les constructeurs entrèrent résolument dans la voie de la construction en grande série, et pratiquèrent hardiment la vente à crédit, leur permettant d'atteindre de plus nombreuses couches de population.

Jusque-là gêné par le manque de transports rapides, le Maroc s'offrait comme un vaste débouché à cette industrie nouvelle et l'évolution économique du pays laissait prévoir que le trafic serait abondant. Le Gouvernement, d'autre part, encourageait les transporteurs automobiles, au point qu'il fut question de ne pas créer de chemins de fer commerciaux au Maroc. « Les résultats obtenus par les transports routiers ont longtemps hypnotisé à la fois les auto-

1. « La piste n'est point morte, elle s'est assagie... ; elle permet à l'ancien genre de vie d'éviter un contact trop brusque avec le monde nouveau, avec ces diaboliques machines que les Infidèles ne sont plus seuls à utiliser. Et l'on voit côte à côte le vaisseau du désert, promeneur méditatif et la torpédo racée ; le petit ânon chargé à bât trottine tout auprès du camion 5 tonnes » (Gaignebet, « Marrakech, grand carrefour des routes marocaines », dans *Rev. de géogr. marocaine*, 4e trim., 1928, p. 229).

rités administratives et les milieux industriels et commerciaux au point de leur faire oublier que le véritable instrument économique pour la mise en valeur d'un pays neuf, sa pacification et sa sécurité, est non pas la route, mais la voie ferrée[1] ».

Nous avons déjà vu comment les tarifs commerciaux des chemins de fer à voie de 0 m. 60 avaient été relevés de façon à établir leur parité avec ceux de l'automobile[2].

Un peu plus tard un contrat en date du 6 mars 1922[3], approuvé par le dahir du 25 mars 1922, conclu entre MM. Maître-Devallon, directeur général adjoint des Travaux publics, agissant au nom du Gouvernement chérifien, et M. Epinat, représentant la Compagnie générale de transports et de tourisme au Maroc, renouvelait la convention déjà passée le 6 août 1919 entre M. Delure, directeur général des Travaux publics et la Société générale de transports départementaux à Puteaux (Seine).

En vertu de ce contrat, la C.T.M[4]. s'engageait à exploiter un réseau de services publics de transports de voyageurs et de messageries, par voitures automobiles, comprenant les lignes suivantes :

Ligne n° 1 : Casablanca-Mazagan, 97 km.;
Ligne n° 2 : Casablanca-Marrakech : 243 km;
Ligne n° 3 : Mazagan-Marrakech, 199 km;
Ligne n° 4 : Mazagan-Safi, 156 km.;
Ligne n° 5 : Safi-Mogador, 162 km.;

1. Eyquem, *op. cit.*, p. 83-86.
2. Voir, *supra*, p. 54.
3. *Bulletin officiel*, n° 492 du 28 mars 1922, p. 556.
4. « C'est le 30 novembre 1919 que cette société a été constituée pour une durée de 50 ans.

Fixé à l'origine à 5 millions de francs, le capital social a été porté, successivement, à 6 millions, à 8, à 20, à 30, puis à 40 millions. Il est représenté par 160.000 actions de 250 francs (une voix par titre).

De plus, 1.000 parts bénéficiaires ont été crées, donnant droit à 20 % des superbénéfices.

L'assemblée ordinaire annuelle se tient en général avant fin juin et les exercices vont du 1er janvier au 31 décembre.

Statutairement, la répartition des bénéfices s'effectue comme suit : 5 % à la réserve légale ; 10 % d'intérêt aux actions. Sur le surplus : 10 % au Conseil. Le solde, à raison de 25 % aux parts et de 75 % aux actions. » (*Le Maroc, politique, économique et financier*, Paris, 13 mai 1934).

Ligne n° 6 : Safi Marrakech, 155 km. ;
Ligne n° 7 : Mogador-Marrakech, 190 km. ;
Ligne n° 8 : Rabat-Meknès par Tiflet, 144 km. ;
soit au total 1.376 km.

Une subvention était accordée, « calculée par chaque kilomètre voiture, à raison de 2 fr. 20 » prix de base, variant avec le prix du litre d'essence. En même temps, l'entrepreneur était dispensé « pendant toute la durée de la convention, du paiement de tous impôts municipaux présents et à venir... moyennant le versement d'une somme forfaitaire annuelle de 7 fr. 50 par place ».

La création de ces grandes entreprises subventionnées ne fit pas disparaître les petits transporteurs ; mais perdant la clientèle européenne sur les lignes exploitées régulièrement par ces entreprises, ils se spécialisèrent dans le transport « pour toutes directions » des Indigènes dont l'engouement pour ce nouveau mode de locomotion avait été immédiat en raison de leur « caractéristique bougeotte[1] » et de la possibilité de « marchander » des tarifs variables.

D'autre part, le développement de l'habitude de voyager, l'aménagement des ressources touristiques du pays[2], l'accroissement de la population, et du nombre de colons pour qui l'automobile est un « outil de travail », la baisse sensible des prix de ce véhicule[3], n'ont pas peu contribué à son développement.

1. Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 90.

2. « Le développement du tourisme qui s'est accru fortement depuis la création en 1919, par M. Dal Piaz des « Auto-Circuits nord-africains », s'est effectué surtout au profit de l'automobile. La « Société des voyages et hôtels nord-africains », filiale de la Compagnie Générale Transatlantique, et créée en 1925, a vu, en trois ans, s'élever le nombre de ses voitures, tant particulières que collectives, de 155 à 280, tandis que la distance parcourue passait de 600.000 km. en 1924-1925 à 1.450.000 km. en 1927-1928 (Bouchery (Edmond), supplément colonial de l'*Economiste européen*, n° 79, 21 juin 1929). Sur l'évolution du tourisme au Maroc, cf. aussi Hoffherr (René), *Economie marocaine*.

3. On peut estimer... qu'une voiture de puissance moyenne pouvant transporter normalement quatre personnes, se vend à un prix deux fois plus élevé que celui de 1914, ce qui correspond à une baisse réelle de près de 50 %, si l'on tient compte de la dépréciation de la monnaie » (A. Sauvy, « L'automobile en France depuis la guerre », dans *Bulletin de la Statistique générale de la France*, juillet-septembre, 1933 p. 567).

L'essor du camion automobile a été plus tardif[1]. Ce n'est en effet qu'en 1919 que le premier pneu pour poids lourd a été créé pour une charge par pneu de 1.100 kilos, gonflé à 7 kg. et permettant l'équipement de camions de trois tonnes. Jusqu'alors, au delà de deux tonnes, il fallait recourir à la bande pleine ou même au bandage d'acier et les moyennes ne dépassaient pas 15 km. horaires. Grâce au pneumatique assurant la légèreté et la vitesse, diminuant les frais d'entretien et d'amortissement, permettant l'augmentation du rayon d'action et la possibilité d'aller partout, le camion automobile devint rapidement un concurrent sérieux pour les chemins de fer à voie de 0 m. 60 et pour les vieux moyens de transport. Bénéficiant par ailleurs de l'extension du réseau routier, il prit bientôt un développement surprenant, accéléré dès 1928 où le principe de la très basse pression est adapté au pneu pour poids lourds, le pneu « confort poids lourds » gonflé à 4 kg.

Enfin, il faut noter encore la progression du nombre des motocyclettes qui, avec les progrès de la technique, sont devenues plus puissantes et plus maniables. Capables d'emporter deux et même trois personnes, ces véhicules n'ont pas tardé à perdre leur caractère exclusivement sportif, pour prendre un caractère utilitaire.

La progression du nombre des véhicules donne une idée du trafic qu'eurent à supporter les routes marocaines et aussi les nombreuses pistes, aménagées ou non, qui sillonnent le « bled », car ici l'automobiliste a toujours devancé la route et pénètre jusqu'aux limites de la dissidence, mettant brutalement à quelques heures de la civilisation moderne, des populations qui psychologiquement en sont séparées par des siècles[2].

1. « Il n'existe presque pas de camions légers au Maroc. La raison en est simple; ces véhicules ne peuvent être utilisés qu'à transporter les colis et les magasins de Casablanca n'ont pas encore une vente suffisamment importante pour livrer à leurs clients par ce procédé » (« Les transports automobiles au Maroc », dans le *Bulletin de la Chambre de commerce et industrie de Casablanca*, n° 16 du 15 octobre 1923).

2. Steeg, Discours à l'occasion de l'ouverture de la ligne Casa-Marrakech.

Véhicules immatriculés

	Voitures de tourisme	Camions, cars, autobus	Motocycles	Totaux
Décembre 1921	2.441	1.052	117	3.670
— 1922	2.969	1.464	329	4.752
— 1923	3.595	1.632	515	5.742
— 1924	4.535	1.879	681	7.095
— 1925	6.025	2.293	825	9.143
— 1926	7.883	2.746	1.017	11.646
— 1927	9.871	3.554	1.332	14.757
— 1928	13.022	4.867	1.928	19.817
30 juin 1929	15.273	5.899	2.343	23.515
— — 1930	18.804	7.414	2.991	29.209
30 septembre 1930...	19.702	7.693	3.149	30.544
31 décembre 1930 ...	20.624	7.887	3.318	31.829

La considération du nombre de véhicules est d'ailleurs très secondaire, mais la circulation sur route échappe à peu près à tout contrôle et il est difficile de produire des chiffres permettant de l'apprécier quantitativement. Les statistiques du trafic automobile font absolument défaut, non seulement pour les voitures particulières mais encore pour les entreprises de transport même subventionnées.

M. Bunle, de la Statistique générale de la France, en mission au Maroc, écrivait récemment « *étant donné l'importance du trafic par automobiles publiques, il est regrettable que les compagnies qui l'assurent ou tout au moins les principales d'entre elles, ne soient pas tenues de fournir chaque mois, un état statistique faisant connaître au minimum : recettes, voyageurs, marchandises séparément; tonnage des marchandises transportées. Un élément non négligeable de l'activité économique du pays échappe à l'heure actuelle à toute statistique; on n'est aucunement fixé sur ses variations. Cette lacune peut et doit être comblée*[1] ».

Les différentes évaluations produites comportent donc une très grande part d'arbitraire. Il nous a été impossible d'autre part de nous servir de quelques comptages sur routes établis par la Direction générale des Travaux publics;

1. Rapport de M. Henri Bunle sur sa mission au Maroc (12-28 mai 1931), p. 31. Cette lacune existe d'ailleurs en France, cf. Al Sauvy, « L'automobile en France depuis la guerre », dans le *Bulletin de la Statistique générale de la France*, juillet-septembre 1933, p. 595.

jusqu'en 1928 en effet, ils ont été faits par collier et non par tonne, chaque camion étant évalué pour un nombre déterminé de colliers; par la suite on s'est conformé au mode fixé au Congrès de Milan de 1926[1].

Le nombre de véhicules immatriculés permet cependant d'avoir un ordre de grandeur, encore faut-il admettre que 10 % environ de ces véhicules ne circulent plus à l'heure actuelle.

On peut aussi avoir une estimation approximative du trafic routier par la statistique de l'importation de l'essence au Maroc. Elle s'établit ainsi :

Importation d'essence au Maroc[2]

Années	Quantités (en kgs)	Valeurs (en francs)
1918	1.438.015	1.388.077
1920	9.845.383	22.638.135
1922	13.455.914	19.037.639
1924	12.428.776	19.696.427
1926	31.057.904	58.090.777
1928	41.485.262	66.303.555
1929	55.333.030	99.371.698
1930	62.851.036	110.219.440

C'est pour une grosse part à l'automobile peut-on dire, que le port pétrolier de Fédhala doit son existence, car au moment même où le trafic routier a pris son véritable essor la Vacuum Oil Company prit pied à Fédhala (1923), « suivie » en 1924 par la Compagnie marocaine et asiatique des pétroles, et en 1927 par la Compagnie marocaine des carburants.

Mais ici encore il est difficile d'apprécier exactement l'intensité du trafic routier. Comment d'après ces chiffres déterminer la part réelle de l'automobile alors que la motorisation agricole, largement encouragée par l'administration, a pris une très grande extension ?

D'autre part, les progrès de l'industrie automobile ont

1. Cf., *Bulletin économique du Maroc*, vol. I, n° 4, janvier 1934, p. 206-207.
2. Ces chiffres relevés dans les statistiques douanières ne correspondent pas exactement à ceux récemment donnés par M. P. Mauchaussé dans le *Bulletin économique du Maroc*, n° 3, p. 162. M. Mauchaussé en donne lui-même les raisons.

permis une amélioration prodigieuse du rendement, qui s'est traduite par une diminution de la consommation et une forte augmentation de la vitesse commerciale. La vitesse « multiplie en quelque sorte le nombre des véhicules en leur permettant de couvrir dans le même temps une plus longue distance, ou plusieurs fois le même parcours[1] ».

Les progrès réalisés dans la carosserie automobile, ont eux aussi multiplié le nombre kilométrique de véhicules en leur permettant de transporter en même temps un plus grand nombre de voyageurs ou un plus fort poids utile de marchandises.

Des indications plus précises sur le développement de la circulation routière au Maroc, peuvent être trouvées dans les statistiques d'importation d'ouvrages en caoutchouc.

Importations d'ouvrages en caoutchouc
(chapes, chambres à air et bandages pour roues)

Années	Quantités (en kgs)	Valeurs (en francs)
1924	616.902	5.754.803
1926	831.782	23.452.157
1928	1.415.239	29.098.058
1929	2.192.289	42.442.716
1930	1.732.280	28.609.572

La concurrence rail-route.

Toutes ces considérations permettent de supposer que l'évolution du trafic routier a été importante. Mais jusqu'à ces derniers temps, automobiles et chemins de fer, du moins chemins de fer à voie normale, avaient pu vivre largement côte à côte.

La mise en valeur du Maroc en effet, un moment paralysée par la crise de 1922, a été poursuivie à une cadence accélérée que dénote l'évolution des chiffres des importations et des exportations dont le total passe de 347.786 tonnes (importations 236.436 tonnes, exportations 211.350) en 1918 à 3.837.685 tonnes (importations 1.214.120 tonnes, exportations 2.623.565 tonnes) en 1929.

1. G. Bertrand, *Le rail et la route*, Paris, éd. Domat-Montchrestien, 1931, gr. in-8°, 207 p., (p. 81).

L'extension des superficies emblavées, l'accroissement de la production minière et surtout phosphatière, le nombre croissant des immigrants et des touristes, l'habitude de voyager de plus en plus prise par l'Indigène, la disparition des anciens modes de transport, enfin l'abaissement des tarifs ont permis aux automobilistes et aux chemins de fer d'avoir un trafic rémunérateur.

Les besoins du commerce, ceux de l'outillage, ceux de la pacification aussi, nécessitaient l'emploi intensif de tous les moyens de transport. La concurrence (qui existait pour le transport des voyageurs) était insignifiante et l'on pouvait écrire encore en 1931 : « l'expérience marocaine a clairement démontré que les deux moyens de transport ne doivent pas entrer en concurrence mais par leur spécialisation respective, se compléter harmonieusement : la route prolongeant la voie ferrée en un réseau plus dense[1] ».

Si la rapide évolution des transports routiers n'avaient pas cessé d'inquiéter les chemins de fer du Maroc depuis leur création, et les avait forcés à s'équiper de la façon la plus moderne, leurs recettes provenant du trafic-voyageurs et surtout du trafic-marchandises avaient été néanmoins importantes dès le début.

Les transporteurs routiers, en effet, avaient alors en dehors des lignes desservies par les chemins de fer, un vaste champ réservé à leur activité; et, peu nombreux, jouissant sur ces lignes d'un monopole de fait leur permettant d'imposer les tarifs qui leur convenaient, ils se souciaient fort peu de soutenir une lutte forcément inégale, contre les chemins de fer.

Mais le nombre d'automobiles particulières ne tarda pas à prendre une forte extension, d'autant plus rapide que le régime de la porte ouverte permettait aux producteurs étrangers en face des barrières douanières qui s'élevaient partout, de faire déferler sur le Maroc leur production pléthorique, et l'on a pu écrire, avec quelque exagération sans doute, qu'en 1930 il y avait dans ce pays, une voiture pour sept Européens.

D'autre part, l'extension des routes, permit à de grosses

1. Célérier, *Le Maroc*, p. 141.

entreprises de services automobiles comme la C. T. M., de mettre à la disposition d'une clientèle jusque là réservée aux véhicules inimaginables des petits transporteurs, des cars rapides et luxueux.

En même temps, le nombre de petits transporteurs *indigènes* possesseurs de camionnettes achetées d'occasion et à crédit, aménagées pour le transport de voyageurs indigènes s'accrut intensément[1].

Le résultat fut une vive concurrence des transporteurs routiers entre eux et une baisse appréciable des tarifs jusque là pratiqués.

C'est alors que l'automobile devint un concurrent sérieux pour le chemin de fer, d'autant que les tarifs ferroviaires avaient dus être relevés le 26 octobre 1926 en raison de la chute du franc[2].

Dès 1927, la statistique des chemins de fer du Maroc accuse une forte diminution du nombre de voyageurs de la 3e classe et surtout de la 4e classe réservée au transport des Indigènes[3].

Les recettes du trafic voyageurs des C. F. M. qui avaient été de 34 fr. par kilomètre de train en 1926 tombèrent à 32 fr. 50 en 1927.

Devant ces résultats, les compagnies furent contraintes d'étudier un nouveau tarif de 4e classe qu'elles mirent en application à partir du 15 février 1928. Le nombre de voyageurs de la 4e classe remonta aussitôt, mais les recettes par kilomètre de train de voyageurs continuèrent à baisser. Pour les C. F. M., elles dépassèrent à peine 17 fr. Le parcours kilométrique des trains de voyageurs en effet, qui fut pendant cette année de 708.131 kilomètres, avait

1. Parlant de la relation Casablanca-Marrakech, M. Gaignebet, écrivait (*art. cit.*) : « C'est une voie très importante fréquentée par les cars de la C. T. M. des Lemaire, des Torrès, des Linares et aussi par les Omar, les Bouchaib, les Ben Ahmed. Il faut voir ces voitures; à l'intérieur s'écrasent les « Khouyas », des sacs de blé sont entassés sur le toit, et sur les sacs sont des Indigènes en équilibre ».

2. Sur la ligne de Casablanca à Fès, par exemple, jusqu'en octobre 1926, il n'y avait à Rabat que deux concurrents sérieux : la C. T. M. et Pizanelli. Après le relèvement des tarifs, se créèrent immédiatement l'entreprise Versano (cars Unic), l'entreprise Torrès, spécialisée dans le transport des Israélites (5 cars Minerva et Panhard), la « Minerva », sans compter l'infinité de voitures légères.

3. Voir tableau, p. 97.

largement dépassé ceux de 1926 (248 930 km.) et de 1927. (303. 490) alors que la longueur totale des lignes exploitées était en 1927 comme en 1928 de 406 km. L'ouverture de la ligne de Marrakech le 15 janvier 1929 en augmentant le nombre de voyageurs de 4e classe, accrut l'acuité de la concurrence de l'automobile qui reste d'ailleurs victorieuse sur cette relation.

D'après quelques comptages établis par les agents du service commercial des C. F. M., la moyenne journalière de voyageurs transportés ferroviairement en 1929 fut de 282 de Casablanca à Marrakech et de 112 dans le sens contraire, par contre la moyenne des voyageurs utilisant l'automobile fut de 435 dans le premier sens et de 350 de Marrakech à Casablanca.

Le transport de marchandises ne subit pas jusqu'en 1930 les atteintes de la concurrence automobile, ou d'une façon si insignifiante qu'elle n'offre qu'un très faible intérêt à l'observateur. Les concurrents jusque-là avaient principalement cherché sur les lignes parallèles aux voies ferrées le trafic de voyageurs. Cependant, les progrès réalisés dans l'industrie automobile, l'extension du réseau routier amenèrent non pas une pléthore de camions, mais un abaissement considérable des tarifs pratiqués et une amélioration dans les conditions de transport.

L'élément européen sans doute a profité de cet état de choses, mais plus encore l'élément indigène. Résultat de la diminution des frais de transport, l'Indigène du bled profita de la baisse corrélative de marchandises qui sont pour lui de consommation courante et qu'il ne peut produire : sucre et thé par exemple.

Les mêmes raisons qui ont entraîné la concurrence des transports routiers de voyageurs entre eux, ont eu pour les transports de marchandises les mêmes effets. Il est difficile de donner des chiffres exacts des prix pratiqués par les transporteurs routiers, ces prix n'étant jamais fixes et variant à tout moment au gré du nombre de transporteurs présents sur la place ou de l'importance du trafic possible.

Le service commercial des chemins de fer du Maroc a pu cependant établir quelques prix moyens de transports

automobiles de marchandises pour certaines relations. De Casablanca à Fès (194 km.) par exemple ils ont pu être fixés ainsi :

	Aller	Retour
1926	300	250
1927	275	120
1928	220	110
1929	200	100
1930	180 à 160	80
1931	160 à 140	60
1932	150 à 120	55 à 45

Ce qui met la tonne kilométrique à :

	Aller	Retour
1926	1,55	1,33
1927	1,41	0,62
1928	1,13	0,56
1929	1,10	0,51
1930	0,93 à 0,82	0,48
1931	0,82 à 0,72	0,30
1932	0,73 à 0,61	0,29 à 0,28

Ces chiffres ne sont que des moyennes et n'intéressent qu'une seule relation.

A la même époque, les tarifs exigés à Casablanca diffèrent de ceux de Fès, Marrakech ou de bourgades éloignées des grands centres.

Ils permettent cependant d'avoir un ordre de grandeur et de se faire une idée de la baisse du coût des transports automobiles.

Mais cette baisse, sans laisser indifférents les chemins de fer du Maroc qui organisèrent aussitôt toute une série de réformes dans l'aménagement de leurs tarifs et l'organisation de leurs trains de marchandises, ne les empêcha point de réaliser d'importants bénéfices.

Cependant dès 1929, la concurrence automobile se fit sentir sur le transport des farines, dont le tonnage s'abaisse de 74.587 tonnes en 1928, à 19.718 tonnes en 1929, et même à 5.879 en 1930, pour les C. F. M. Sur le Tanger-Fès ce tonnage passe de 16.547 tonnes en 1928 à 11.856 tonnes en 1929 et à 10.636 tonnes en 1930. D'une façon générale dès 1928 le trafic ferroviaire des marchandises chères fut atteint

par la concurrence automobile. En dehors des farines, les sucres, qui en 1926 encore constituaient une part importante du trafic des chemins de fer, délaissèrent de plus en plus ce mode de transport pour l'automobile; tandis que céréales, mines, bois de construction, chaux et ciments, produits métallurgiques, pailles et fourrages restaient fidèles aux chemins de fer, dont les tarifs aménagés étaient encore inférieurs à ceux des camions.

Pour les céréales cependant, l'automobile, grâce à sa souplesse, avait pu, sur quelques relations (Ben Guérir-Casablanca par exemple) de circulation ferroviaire restreinte, rivaliser quelquefois avec le chemin de fer. Sur cette relation les trains ne circulaient que bi-hebdomadairement et les acheteurs indigènes des souks étaient, par là, dans l'impossibilité de vendre leurs céréales à Casablanca avant un délai de cinq jours. D'autre part, ignorant à l'avance l'importance des achats qu'ils effectueraient, ils hésitaient à présenter en temps voulu des demandes de matériel, d'autant plus qu'ils n'étaient pas habitués à toutes ces formalités. Dans ces conditions, ils préféraient payer un prix de transport plus élevé et, utilisant le camion automobile, obtenir un roulement plus rapide de leur argent[1].

Enfin, les transports des légumes, des fruits et primeurs, du poisson, délaissèrent de plus en plus le chemin de fer pour utiliser le camion plus rapide et plus direct.

Mais jusqu'en 1930, la concurrence, qui existait cependant, ne constituait pas encore un réel danger pour les chemins de fer.

D'autre part, l'automobile en prolongeant la voie ferrée était pour elle un auxiliaire précieux, avec un apport consécutif de trafic et la possibilité d'atteindre une clientèle nouvelle.

1. Ainsi sur la relation Ben Guérir-Casablanca, le prix de transport par chemin de fer n'était que de 67 fr. 50 la tonne, tandis que les transporteurs exigeaient 80 et même 100 francs.

CHAPITRE V

LA CRISE DE 1930 ET SES EFFETS

En 1930, pour la première fois depuis des années, le chiffre des exportations accusa une baisse sensible et passa de 2.318.600 tonnes en 1929 à 1.605.320 tonnes en 1930.

Crise essentiellement agricole, consécutive à une invasion d'acridiens, avec un retentissement direct sur la population indigène dont le niveau de vie et le pouvoir d'achat baissèrent. L'industrie du bâtiment après avoir atteint son apogée en 1929 accusa un premier fléchissement[1].

Quelques chiffres feront mieux saisir l'importance de cette crise de 1930 sous son aspect agricole.

Exportations des céréales.

	1929		1930	
	Quantités en quintaux	Valeurs en francs	Quantités en quintaux	Valeurs en francs
Blé tendre	1.073.659	145.056.206	307.899	40.072.477
Blé dur	189.701	25.908.422	15.416	2.058.243
Maïs	500.237	47.965.190	126.217	8.717.572
Orge	2.281.483	188.787.880	122.037	7.717.939
Avoine	238.974	18.480.838	217.759	11.962.585
Totaux	4.284.054	431.198.536	788.328	70.538.816

En même temps l'effondrement des cours des céréales[2],

1. Hoffherr, *Economie marocaine.*

2. Cours intérieurs, blé tendre : fin septembre 1931, 136 francs; fin janvier 1932, 148 fr. 50; fin septembre 1932, 90 francs; fin janvier 1933, 82 fr. 50.

de l'huile d'olive, des peaux et des laines, des œufs[1], diminuant les bénéfices des entreprises rurales européennes et indigènes, vint accentuer le mal que des exagérations spéculatives, notamment en matière de terrains et d'immeubles bâtis avaient déjà fâcheusement aggravé.

L'on ne pouvait encore discerner pourtant des symptômes justifiant de graves appréhensions.

Sans doute, les recettes du « tertib » tombèrent de 125.176.267 fr. 65 en 1929 à 97.877.457 fr. 57 en 1930; mais, les exportations de phosphates s'élevèrent notablement en 1930 où elles atteignirent 1.772.201 tonnes valant 247 millions 450.130 francs, alors qu'elles avaient été de 1.577.576 tonnes valant 220.576.994 francs en 1929. En outre, en 1930 « l'on ne se plaint ni d'une restriction des prêts, ni d'une tension de leurs conditions : tout au contraire, le taux de l'escompte de la Banque d'émission a pu être ramené, de 5 1/2 à 5 %; ce qui n'est évidemment pas l'indice d'un resserrement monétaire[2] ». Au surplus, le nombre des Indigènes employés dans les établissements industriels, s'éleva de 22.661 en 1929 à 34.518 en 1930; leurs salaires ajoutés à ceux des Indigènes employés aux phosphates (14.924.277 francs en 1929) et aux autres exploitations minières (8.285.347 fr. en 1929), permirent à la population de supporter sans trop de difficulté cette première attaque de la crise d'autant que le prix des denrées le plus consommées par elle (sucre et thé) subit une baisse nota-

1. La diminution du chiffre des exportations de ces articles est significative. Elle est indiquée dans le tableau ci-dessous :

Exportations en quintaux.

	1929	1930	1931	1932	1933
Laine en suint.....	27.263	15.367	9.009	1.503	2.590
Laine lavée	10.261	6.723	4.560	171	1.078
Peaux de bœufs	9.476	20.284	20.015	13.169	19.016
— chèvres	11.710	15.057	7.263	3.841	4.979
— moutons ...	11.601	10.743	3.712	371	1.240
Œufs.....	120.352	98.856	85.209	89.410	99.106

2. Théry (René), « Situation actuelle et perspectives futures du Maroc », dans l'*Economiste européen*, du 20 juin 1930, supplément colonial, n° 91, p. 83; cf. aussi, Guy Evin, *op. cit.*, p. 76-80.

ble : le prix du sucre en pain tomba de 379 francs le quintal en décembre 1929 à 275 francs en décembre 1930; celui du thé vert de 28 fr. 75 le kilo en 1929 à 20 francs en 1930.

Les colons français, largement soutenus par le Gouvernement[1], n'eurent pas trop à souffrir de cette crise et leur pouvoir d'achat rest a à peu près le même, comme celui des fonctionnaires qui constituent une notable partie du peuplement français du Maroc.

Enfin, le nombre des immigrants s'accrut.

Immigration.

	1929	1930
Total	1.819	5.818
Français	1.491	4.424
Agriculture	34	132
Industries de transformation	251	1.251
Commerce et banques	149	600
Professions libérales	81	384

Dans ces conditions, le chiffre des importations ne pouvait qu'augmenter d'autant plus que devant la fermeture des divers marchés mondiaux, le Maroc s'offrait comme une « brèche dans le bastion du protectionnisme mondial ». Il s'éleva de 1.017.900 tonnes en 1929 à 1.115.800 tonnes en 1930[2].

La baisse du trafic des chemins de fer.

En 1930, la crise n'eut donc pas encore, au Maroc, ce caractère de généralité qui, déjà, s'affirmait dans le monde entier. C'est pourtant de cette époque que date le fléchis-

1. « L'excès de sollicitude dont les attributaires de lots de colonisation ont été l'objet, les abus de crédit qu'ils ont provoqués par leurs incessantes sollicitations ont tellement renforcé leur situation vis-à-vis de l'Etat,qu'ils ont fini par constituer une sorte de fonctionnarisme agricole autrement redoutable pour les finances publiques que celui des administrations régulières du Protectorat » (J. Sabatier, « La question marocaine et ses perspectives », dans la *Rev. pol. et parl.*, 10 décembre 1933, p. 488.

On a pu évaluer à 70 millions de francs, les sommes distribuées à l'Agri culture en 1930, cf. Guy Evin, *L'industrie au maroc et ses problèmes*, Paris, Sirey, 1934, p. 5.

2. Cf., Ecorcheville (Claude), *Production et protection au Maroc. Le Maroc devant l'acte d'Algésiras*, Paris, Sirey, 1934.

sement des recettes de l'exploitation des chemins de fer. Cette baisse fut d'autant plus vivement ressentie que les dépenses d'exploitation nécessitées par l'accroissement de trafic auquel ils avaient dû faire face en 1929, s'étaient élevées.

Ce ralentissement de leur activité ne peut suggérer à l'esprit l'idée d'un rapport de causalité entre cette crise des chemins de fer et la crise générale dont le Maroc n'avait pas eu encore trop à souffrir.

Certes le transport des céréales avait nécessairement baissé en raison de la crise agricole spécifiquement marocaine, et le Tanger-Fès dont le fret est constitué principalement par les céréales en subit sérieusement les conséquences : le tonnage de cette marchandise passant de 56.170 tonnes en 1929 à 35.790 tonnes en 1930.

Sur les C. F. M. aussi le tonnage des céréales s'abaissa de 255.773 tonnes en 1929 à 123.732 tonnes en 1930; mais le transport des phosphates, accusa une hausse sensible, s'élevant de 1.615.048 tonnes 430 en 1929 à 1.765.541 tonnes en 1930.

Plus que la crise économique, pour les C. F. M. au moins, la concurrence automobile a provoqué la crise ferroviaire. Nous aurions voulu pouvoir traduire avec plus de netteté mathématique ce phénomène en donnant une idée exacte du trafic automobile à l'aide de statistiques qui, malheureusement, n'existent pas. Mais l'accroissement de la circulation automobile dont on peut supposer approximativement l'intensité en considérant l'évolution du nombre de véhicules immatriculés, de l'importation de l'essence, de pièces détachées ou d'ouvrages en caoutchouc à l'usage de ces véhicules, ne peut laisser aucun doute.

La baisse des prix de l'automobile, et surtout de l'essence, consécutive à la crise économique qui sévissait dans le monde ne fut pas une des moindres raisons de cette concurrence.

La concurrence des transports routiers.

Mais la concurrence rail-route sensible dès cette époque au Maroc, n'était que la résultante de la concurrence déjà existante entre transporteurs routiers. Le nombre de véhi-

cules automobiles s'était équilibré jusqu'alors de façon parfaite avec les besoins. Dès 1930 l'équilibre fut rompu et le nombre de véhicules s'avéra supérieur à la demande de l'article « transport ».

Bien plus, le nombre de petits transporteurs indigènes s'accrut exagérément; concurrencés sur les lignes qui, jusqu'alors, leur avaient été abandonnées, ceux-ci se présentèrent sur tous les parcours. Véritables véhicules vagabonds, comparables à ces « tramp-steamers » qui infestent les routes maritimes, ces automobiles « pour toutes directions » se portèrent partout où il y avait quelque espérance de trafic, travaillant à vil prix.

Cette lutte des tarifs, dont les chemins de fer eurent à souffrir, n'était pas dirigée contre eux puisqu'elle se fit jour aussi sur les lignes non parallèles aux voies ferrées. Sur la relation Casablanca-Mazagan (97 km.) par exemple, les prix tombèrent de 100 francs la tonne en 1929 à 90 et 70 en 1930; de Casablanca à Safi (255 km.) on ne paya plus que 150 francs la tonne en 1930 contre 200 francs en 1929; de Casablanca à Mogador (305 km.) les tarifs passèrent de 250 francs à 200 francs.

Devant les assauts de ces petits transporteurs, les grosses entreprises qui, s'étaient par un accord tacite réservé mutuellement certaines relations, cherchèrent du fret dans de nouveaux secteurs, amenant une vive riposte de leurs voisins : c'est ainsi que « l'entreprise Bergeron » qui, jusqu'en 1930 s'était cantonnée dans la desserte des relations Casablanca-Mazagan, Safi, Mogador, la région des Doukkala, concurrencée dans son domaine par la S. N. C. T. (Société nouvelle de chargements et de transports), lança dès cette date ses camions sur Casablanca-Marrakech, et surtout Casablanca-Fès, avilissant les prix qui passèrent de 200 francs la tonne à l'aller de Casablanca à Fès en 1929, à 180 et 160 francs en 1930, et de 100 francs au retour à 80 francs; tandis que sur Casablanca-Marrakech, ils tombèrent de 175 francs à l'aller en 1929, à 150 et même 110 fr. en 1930.

Désormais, la parfaite harmonie qui s'était réalisée dans

les transports automobiles, au moins entre entrepreneurs européens, était rompue et la lutte des tarifs devint des plus sévères, atteignant par là même les transports ferroviaires.

CHAPITRE VI

L'EXTENSION DE LA CRISE ECONOMIQUE

Cependant, à partir de 1931, il est difficile d'attribuerà la seule concurrence automobile la baisse croissante des recettes de chemins de fer.

La crise économique mondiale, en effet, amena dès cette époque un malaise réel dans l'économie chérifienne[1], malaise qui ne fit que s'accentuer au cours des années 1932 et 1933.

« Depuis l'établissement du Protectorat, le Maroc avait vécu dans l'emballement : emballement des hommes, multiplié par un phénomène collectif d'auto-suggestion, de propagande spontanée; afflux des capitaux favorisé par un régime fiscal avantageux. Dans l'ensemble une sorte d'excitation généralisée, de confiance irraisonnée, se traduisant chez tous, d'abord par l'habitude de la prospérité, l'oubli de ses causes réelles (à savoir notamment l'ingestion continuelle de capitaux extérieurs), la certitude du soutien éventuel de l'Etat, le spectacle de facilités budgétaires paraissant presque illimitées[2]. »

Le réveil fut brutal. Le tonnage des exportations qui avait été de 1.605.320 tonnes en 1930 tomba à 1.580.439 tonnes en 1931 pour se relever en 1932 et atteindre 1 million 646.618 tonnes, grâce à un léger relèvement des expor-

1. « Le Maroc n'a pu échapper aux conséquences de cette surproduction... qui vient de s'appesantir sur le commerce mondial et de paralyser tant d'industries » (Discours de M. Lucien Saint, le 9 mars 1931, à l'association française « Le Maroc » dans *L'Afrique française*, mars 1930, p. 230).

2. Guillaume de Tarde, « Les échanges franco-marocains et leur avenir », Conférence donnée le 19 juin 1933 au comité de l'Afrique française, dans *renseign. coloniaux*, suppl. à l'*Afrique Française*, 1933 n° 6 *bis*, p. 153.

tations de phosphates[1] qui se poursuivit, d'ailleurs, en 1933, année où le total des exportations a atteint le chiffre de 1.724.801 tonnes.

Mais la valeur de ces exportations s'abaissa de 719.253.000 francs en 1930 à 685.065.528 francs en 1932 et à 600.231.000 francs en 1933. Cela, malgré une reprise intéressante des exportations de céréales en 1931 et en 1932.

Exportations de céréales.

	1930		1931		1932	
	Quantités en quintaux	Valeurs en milliers de francs	Quantités en quintaux	Valeurs en milliers de francs	Quantités en quintaux	Valeurs en milliers de francs
Blé	323.315	42.131	1.644.126	224.324	1.892.481	208.377
Maïs.....	126.217	8.718	48.811	2.717	184.853	10.822
Orge	122.037	7.718	1.755.889	84.670	1.941.187	91.585
Avoine	217.759	11.963	204.655	13.954	142.989	10.192
Totaux	788.328	70.530	3.653.481	324.665	4.161.510	320.976

En même temps la valeur des importations ne cessait de décroître et passait de 2.208.473.000 francs en 1930 à 2.075.190.641 francs en 1931 et à 1.785.116.000 francs en 1932.

D'autre part, la jeune industrie marocaine déjà touchée par le ralentissement de l'activité intérieure, se voyait concurrencée de plus en plus sur son propre marché par les dumpings étrangers[2]. Ainsi pour les chaux et ciments[3].

1. **Exportations des phosphates.**

Années	Quantités (en tonnes)	Valeurs (en milliers de fr.)
1930	1.772.201	247.450
1931	965.444	130.805
1932	1.020.452	126.833
1933	1.071.567	119.459

2. Cf., « Le Maroc, champ clos de tous les dumpings », dans le *Petit Marocain*, avril 1932; Hoffherr (René), *Economie marocaine*; Ecorcheville (Claude), *Production et protection au Maroc. Le Maroc devant l'acte d'Algésiras*, Paris, Sirey, 1934; Guy Evin, *op. cit.*

3. « Le charbon, au Maroc, coûte 130 francs la tonne, alors que les charbons belges valent sur place 120 francs. Le kilowatt est facturé, au Maroc, 0 fr. 28 au lieu de 0 fr. 10 ou 0 fr. 15 à l'étranger. Or, pour fabriquer une tonne de ciment, il faut 300 kilogs de charbon et 100 kw. D'autre part, les pièces

Le Maroc dès lors dut vivre au ralenti, et le nombre de chômeurs s'accrut tandis que le pouvoir d'achat de la population s'abaissait progressivement.

En outre, la colonisation exagérément obérée, se trouvait dans une situation très pénible malgré la liquidation par les caisses de crédit agricole.

Par ailleurs, le fellah indigène, avec son imprévoyance atavique, se trouvait écrasé sous le poids de prêts usuraires[1].

Enfin, l'établissement du budget devenait de plus en plus difficile à effectuer et il était impossible d'espérer un soutien nouveau de l'Etat chérifien.

On entra alors dans une ère nouvelle, l'ère des économies, qui parut d'autant plus pénible à ce pays qu'il avait jusque-là vécu dans un dynamisme étonnant et constamment accéléré ; et qu'il s'était équipé dans tous les domaines en voyant toujours très grand, comme si cet essor devait se prolonger indéfiniment à la même cadence prodigieuse.

Ce ralentissement de l'activité économique n'épargna pas les chemins de fer de plus en plus concurrencés par l'automobile.

de rechange sont grevées de lourdes dépenses de transport, de douane et de manipulation. Enfin, la main-d'œuvre européenne est plus onéreuse au Maroc qu'en Europe » (dans la *Quinzaine coloniale*, du 10 mai 1933, p. 231.)

1. Sur l'usure au Maroc, cf. Nataf (Félix), *Le crédit et la banque au Maroc*, préface par François Piétri, Paris, Geuthner, 1929, gr. in-8°, chap. II « L'intérêt et l'usure », p. 33-52 ; cf. aussi, Michaux-Bellaire, dans *Archives marocaines*, vol. XXVII, 1927, p. 319-332 et Lange, *Mémoire de fin de stage des contrôleurs civils*.

DEUXIÈME PARTIE

La concurrence du rail et de la route

LES FAITS. — LES CAUSES.

Chapitre I. — Les chiffres de la statistique.

Section I. — Le trafic des chemins de fer du Maroc. Trafic des voyageurs. Trafic des marchandises.

Section II. — Le trafic des chemins de fer du Tanger-Fès. Trafic des voyageurs. Trafic des marchandises.

Section III. — Le trafic routier. Trafic global. Absence de chiffres. Appréciation indirecte de ce trafic. La concurrence des transporteurs routiers entre eux. Le développement du tourisme automobile.

Section IV. — La concurrence rail-route.

Chapitre II. — Les raisons de cette concurrence.

Section I. — Raisons d'ordre général qui ont affecté les entreprises de transports routiers et ferroviaires. La crise économique. L'exagération du crédit. L'artisanat indigène des transports routiers. La concentration des entreprises dans le « Maroc utile ». L'accroissement du nombre de possesseurs de véhicules individuels.

Section II. — Les raisons de la concurrence du rail et des entreprises de transport sur route. « Porte à porte ». Souplesse. Vitesse. Régularité. Sécurité. Confort. Autres avantages de l'automobile.

Section III. — La question tarifaire. Tarifs vayageurs. Tarifs messageries. Tarifs des marchandises transportées en petite vitesse. Le tarif de lutte, le P. V. 100.

Section IV. — Les conditions d'exploitation. Les chemins de fer. Les transporteurs.

CHAPITRE PREMIER

LES CHIFFRES DE LA STATISTIQUE.

Section I. — Le trafic des chemins de fer du Maroc

Les C. F. M. ressentirent d'autant plus vivement le contre-coup de la crise que leur fret principal, le transport des phosphates, diminua considérablement en 1931.

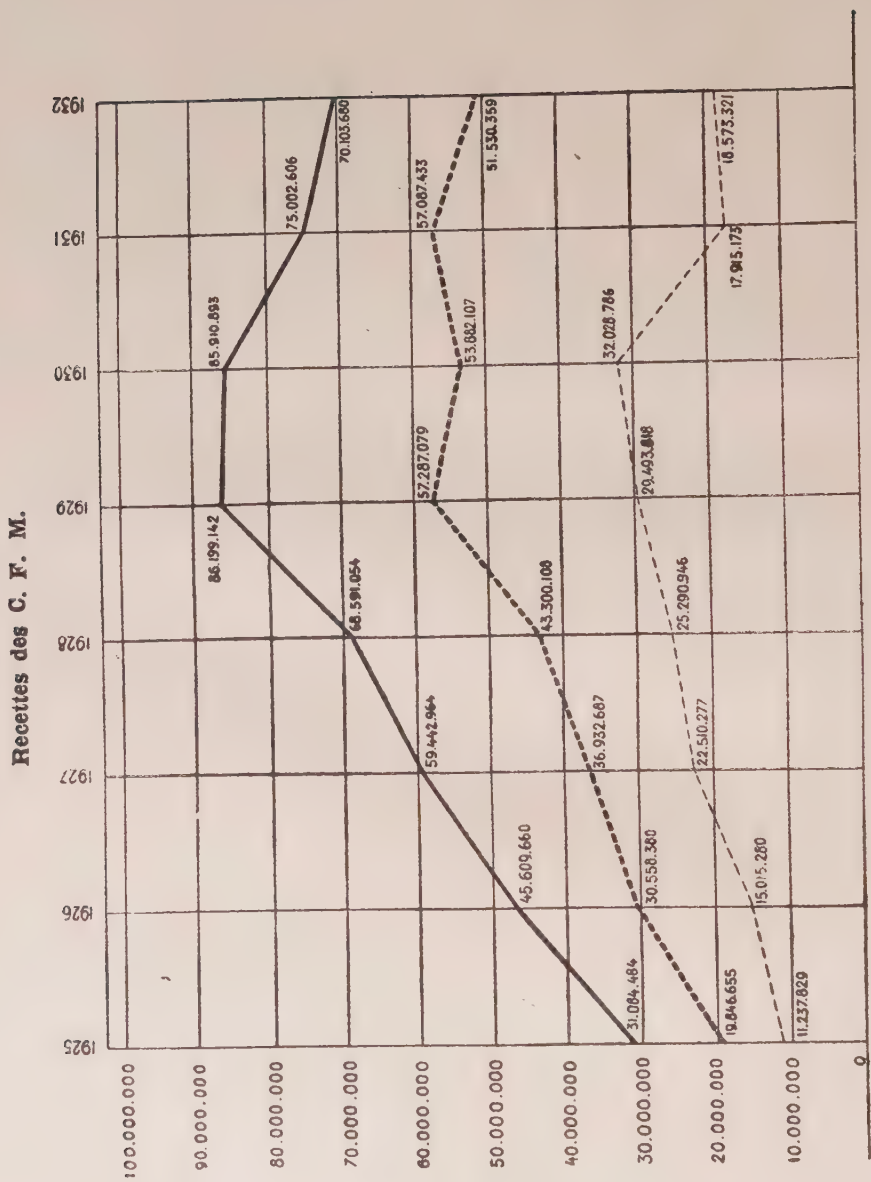
Les recettes provenant de ce trafic accusèrent une différence de 16.184.401 fr. 95 en faveur de 1930 (35 millions 496.908 fr. 25 en 1930 contre 19.312.507 fr. 30 en 1931).

Le léger relèvement de ces recettes en 1932 (19 millions 577.326 fr. 35) n'amena point une amélioration des résultats de l'exploitation en raison de la concurrence de l'automobile sur le trafic des autres marchandises et des voyageurs.

Cependant les économies réalisées sur leurs dépenses d'exploitation permirent aux C. F. M. d'atténuer sensiblement la chute des recettes brutes et même d'enregistrer en 1932 une légère élevation des bénéfices nets.

Résultats de l'exploitation des C. F. M.

Années	Longueurs de lignes		Recettes	Dépenses	Produits nets
	En exploitation au 31 déc.	Exploitées pendant l'année			
1923		119	3.019.795	2.939.726	80.068
1924	264	264	20.460.170	17.064.684	3.395.486
1925	367	315,50	31.084.484	20.390.903	10.693.581
1926	406	384	45.609.660	33.163.152	12.446.508
1927	406	406	59.442.964	42.779.476	16.663.488
1928	579	421	68.691.054	48.805.668	19.785.385
1929	579	579	88.780.897,50	64.708.470,87	22.072.428,28
1930	»	»	86.804.141	69.049.353	17.754.788
1931	»	»	75.290.002,16	64.757.159,30	10.532.842,86
1932	»	»	70.746.050,16	59.658.512,62	11.087.537,54



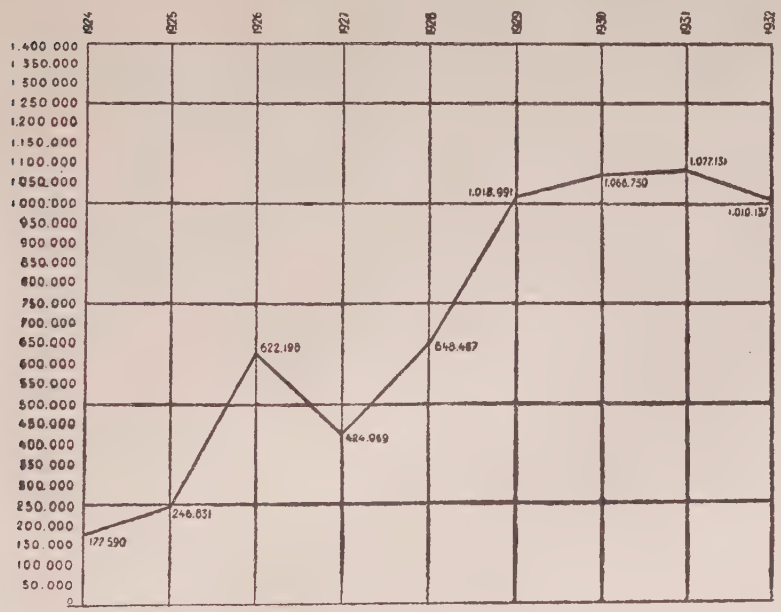
Totales.
Recettes du trafic commercial à l'exception du produit de l'Office chérifien des phosphates.
Recettes provenant de cet Office.

Trafic des voyageurs.

Le trafic des voyageurs avait toujours été concurrencé par les transports automobiles, et les C. F. M. n'avaient cessé de lutter contre cette concurrence en améliorant les horaires des trains, leur vitesse, leur confort, en veillant strictement à leur régularité.

Ces efforts furent poursuivis en 1931 et 1932, mais ils ne purent ramener une clientèle qui resta entre les mains des transporteurs routiers, dont les tarifs étaient d'ailleurs sensiblement inférieurs à ceux des chemins de fer.

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS EN 4e CLASSE AU MAROC DE 1924 A 1932.



En 1931 cependant on note une augmentation globale du nombre de voyageurs transportés par rapport à 1930. Mais à cet accroissement correspond une diminution des recettes de ce trafic, notamment pour la quatrième classe réservée aux Indigènes, diminution qui ne peut s'expliquer que par un aménagement nouveau des tarifs et par ce fait que le nombre des voyageurs de la quatrième classe diminua

en 1931 sur les grandes relations tandis qu'il augmenta sur les petites. Pour les autres classes, troisième et deuxième, l'augmentation du nombre des voyageurs transportés ne peut venir que d'un accroissement du nombre de voyageurs à tarifs réduits (militaires,familles nombreuses, pensionnés, etc...). Pour la première fois on constate aussi une diminution sensible du nombre de voyageurs de la première classe.

Mais, en 1932 le nombre *total* de voyageurs transportés, jusque là en perpétuelle progression, accuse une baisse sensible pour toutes les classes, mais surtout sur le transport des voyageurs européens. Les efforts de la Compagnie ont surtout porté sur le transport des voyageurs de la quatrième classe et pourtant, ce trafic est en diminution de 66.994 sur l'année 1931. Mais cette régression n'affecte que la relation Casablanca-Oued Zem, la ligne des phosphates, très concurrencée par l'automobile, et traversant d'autre part une région où le pouvoir d'achat des Indigènes avait le plus notablement baissé.

La crise des phosphates en effet avait obligé l'Office chérifien à licencier un nombre important de mineurs indigènes, et à baisser le salaire de ceux qui restaient. D'autre part, la principale production du Tadla est l'orge, et cette céréale, n'avait pu trouver de débouchés suffisants du fait surtout de la restriction de la demande allemande.

En dehors de cette relation, le nombre d'Indigènes transportés est en augmentation de Casablanca à Marrakech : 20.240 billets en plus sont délivrés en 1932; de Marrakech à Casablanca : 39.533 billets; de Casablanca à Rabat : 2.994; de Rabat à Casablanca : 10.038; de Port-Lyautey à Salé : 3.582; de Salé à Port-Lyautey : 3.467 billets

Malgré ces résultats, le trafic total des voyageurs[1] et

1. En 1933, cette baisse s'accentue. Compte tenu des résultats de la ligne nº 6 (Oujda-Fès), le nombre de voyageurs transportés s'établit ainsi comparativement à celui de l'année 1932 :

	1933	1932
1re classe	36.400	36.089
2e classe.....	131.987	137.235
3e classe.....	261.042	275.105
4e classe.....	936.265	1.049.534
Total	1.365.694	1.497.963

surtout les recettes correspondantes ne cessent de décroître depuis 1931 :

Evolution du nombre de voyageurs transportés par les C. F. M., et des recettes correspondantes.

nées	Longueur de lignes exploitées dans l'année	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de voyageurs (à toutes distances)					Recettes totales (messageries comprises) (en francs)
			1re cl.	2e classe	3e classe	4e classe	Total	
23	119,	18.322.135	1.643	7.181	45.757	84.564	139.145	1.036.956,
24	264	16.998.568	2.262	9.934	91.815	177.590	281.601	2.065.993
25	315,50	40.493.069	3.969	7.539	199.537	246.831	457.276	4.999.040
26	384	77.396.282	14.428	40.349	267.312	622.198	944.287	9.843.001
27	406	60.305.394	18.001	56.711	209.426	424.969	701.107	9.869.855
28	421	77.927.970	31.748	109.438	237.842	648.487	1.027.515	12.123.597
29	579	122.606.138	31.760	108.691	235.611	1.018.991	1.395.053	17.283.830,29
30	579	133.116.436	55.076	126.186	228.660	1.065.730	1.455.652	17.834.891,56
31	579	132.877.312	34.993	129.580	234.972	1.077.131	1.476.676	17.628.865,25
32	579	134.321.343	32.179	117.806	218.641	1.010.137	1.378.763	16.632.613,50

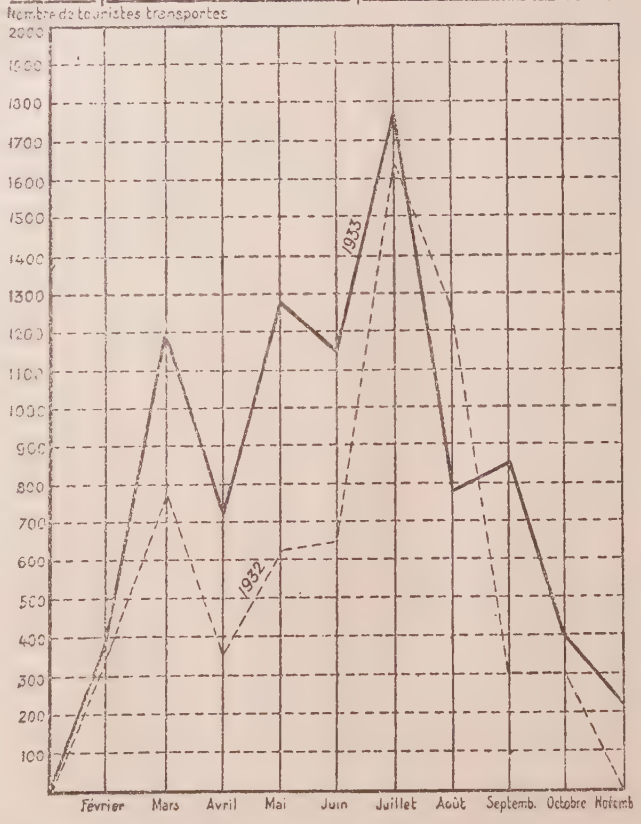
Parallèlement à cette baisse du trafic le nombre de trains de voyageurs diminue depuis 1930 :

Nombre de trains de vovageurs à toute distance.

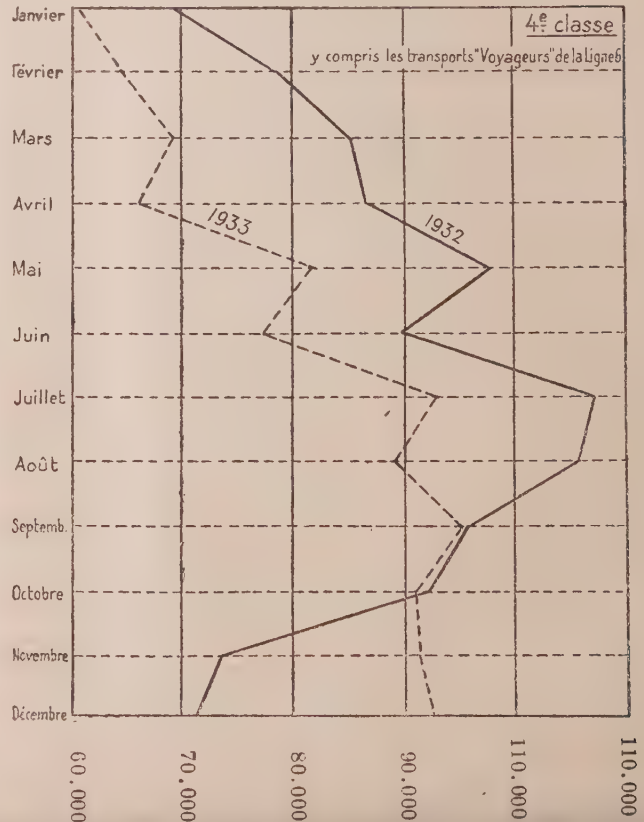
Années	Nombre des trains
1923	1.040
1924	1.342
1925	743
1926	1.460
1927	1.716
1928	5.585
1929	7.292
1930	6.945
1931	6.273
1932	6.549

La légère reprise constatée en 1932 provient surtout de la mise en marche d'un nombre plus grand de trains spéciaux notamment de trains de touristes. En effet, 39 trains spéciaux furent mis en circulation en 1932, entre Casablanca et Rabat, tandis que 18 seulement l'avaient été en 1931. Le nombre de touristes transportés dans ces trains fut de 6.524 contre 2.847 en 1931. La moyenne par train fut de 167 voyageurs[1].

1. « Le transport des touristes par chemin de fer s'est développé en 1933. Le nombre des trains spéciaux mis en marche au cours de l'année 1933 s'est élevé à 60. Ce chiffre se caractérise par une augmentation de 21 trains sur l'année précédente et par le fait qu'il comprend un train spécial sur Mar-



TRANSPORTS DES VOYAGEURS C. F. M. EN 1932 ET 1933.



En résumé, baisse général du trafic voyageurs en 1931 et 1932, due surtout à la crise économique et aussi à la concurrence automobile dont les assauts sont d'autant plus violents que le nombre de voyageurs à transporter décroît rapidement.

Trafic des marchandises.

Mais c'est surtout en raison de la baisse du trafic des marchandises que s'accentua fortement en 1931 la régression qui s'était déjà manifestée dans les résultats de l'exploitation des C. F. M. à partir de milieu de l'année 1930. La cause en est imputable avant tout à la crise économique et à la chute brutale des exportations de phosphates; tandis que le trafic purement commercial (en dehors du transport de phosphates) fut supérieur à celui de l'exercice 1930.

L'issue favorable de la campagne agricole, permit aux C. F. M. d'atténuer légèrement les conséquences de la réduction du programme des phosphates. Ce furent surtout le port et la gare de Port-Lyautey qui en profitèrent[1].

Casablanca par contre accusa une baisse importante de son trafic. La faiblesse des arrivages de phosphates fut loin d'être compensée par ceux des céréales dont les exportations par ce port furent encore inférieures de 20 % à celles de 1929 (251.781 tonnes en 1929 contre 213.413 tonnes en 1931).

Casablanca en effet est le débouché de la plaine du Tadla dont la production essentielle, l'orge, avait fait l'objet de demandes restreintes en 1931; tandis que Port-Lyautey, débouché de la plaine du Rarb, des régions de Meknès et de Fès, gros producteurs de blé, bénéficie du développement de la colonisation dans ces régions.

Le trafic sur les lignes aboutissant au port de Casablanca ne se ressentit pas seulement de la crise agricole et phosphatière mais encore de la concurence automobile.

rakech et deux trains sur Tanger, tous au départ de Casablanca. Le nombre des voyageurs ainsi transportés à été de 8.758, soit une augmentation de 2.254 sur l'année précédente » (*Bulletin économique du Maroc*, n° 3, janvier 1934, p. 185-186).

1. Cf. Eyquem, *op. cit.*

Le tonnage amené par fer à Casablanca ne représenta, en effet, que 46 % des exportations qui s'élevèrent en 1931 à 1.300.919 tonnes.

Par contre, à Port-Lyautey, le tonnage transporté par fer atteignit les 72 % du total des exportations de ce port qui s'élevèrent en 1931 à 92.013 tonnes. Le chemin de fer fut victorieux à Fès et surtout à Meknès pour les expéditions de céréales principalement.

En dehors des phosphates et des céréales, les chaux et ciments, constituent le plus gros élément du trafic des C. F. M. Le tonnage transporté de ces marchandises s'éleva notablement en 1931 et passa de 97.715 tonnes 635 en 1930 à 176.538 tonnes 413, soit une augmentation de près de 80.000 tonnes.

Pour toutes les autres marchandises, le camion automobile fut victorieux et sa concurrence vint aggraver les conséquences de la crise.

Le transport des vins et vinaigres qui s'était élevé à 14.010 tonnes 925 en 1930, tombe à 11.633 tonnes 800 en 1931, alors que le total des importations pour les vins ordinaires seulement est en augmentation et passe de 200.596 hectolitres en 1929 à 241.817 hectolitres en 1930, et à 258.387 hectolitres en 1931. De même, le transport des fontes, fers et métaux qui avait atteint 64. 095 tonnes en 1930 tombe à 37.304 tonnes en 1931.

Pour le transport des sucres la concurrence automobile ne désarme pas, malgré un aménagement des tarifs ferroviaires et l'établissement des ristournes spéciales. Le tonnage transporté par voie ferrée s'élève bien de 15.945 tonnes 675 en 1930 à 19.013 tonnes 908 en 1931, mais aussi l'importation de cette marchandise passe de 1.271.171 quintaux en 1930 à 1.361.260 en 1931, et le service commercial des chemins de fer du Maroc évalue à plus de 12.000 tonnes le fret qui échappe au rail.

Même régression constatée sur le tonnage de poissons qui tombe de 25 tonnes 667 en 1930 à 0 en 1931, sur les transports du thé et autres articles d'alimentation, dont le tonnage passe de 8.281 tonnes 915 en 1930 à 5.977 tonnes 891 en 1931 alors que les importations totales de thé s'élè-

vent de 56.079 quintaux en 1930 à 61.473 quintaux en 1931, sur les huiles, bougies et savons dont le tonnage transporté s'abaisse à 1.464 tonnes 611 en 1931 contre 2.777 tonnes 026 en 1930.

L'année 1932 fut encore plus pénible pour les chemins de fer du Maroc, en raison de la persistance de la crise et de son aggravation. En même temps, la concurrence automobile devint plus âpre. Le fret se raréfiait, tandis que le nombre de camions restait le même, si bien que les transporteurs cherchèrent à se maintenir coûte que coûte, avilissant les prix, et s'offrant pour le transport de toutes sortes de marchandises dans l'attente de jours meilleurs.

Si la chute des recettes brutes de l'exploitation des C. F. M. provient en partie de la baisse du trafic-voyageurs, elle provient surtout de la diminution des recettes du transport des marchandises, malgré une légère reprise des phosphates[1].

Les recettes du transport des autres marchandises tombent de 36.998.223 fr. 26 en 1931, à 32.509.278 fr. 41 en 1932, accusant ainsi une diminution de 4 millions 488.944,85 francs. Ceci malgré l'appoint sérieux dû au transport des tuyaux de l'entreprise d'adduction d'eau de l'Oued Fouarat dont les expéditions s'élèvent à 52.000 tonnes, au transport des ciments destinés au barrage de l'Oued Beth et dont le tonnage dépasse de 27.000 tonnes celui de 1931.

Mais la baisse est surtout sensible sur le transport des céréales dont le tonnage accuse une diminution totale de 71.000 tonnes sur l'exercice 1931.

Pourtant, la campagne de 1932 fut comparable à celle de 1931 ; mais le contingent marocain d'exportations en franchise avait diminué.

En outre, la baisse des cours en France, et l'avilissement des prix des produits étrangers amena une chute des prix intérieurs marocains. Le blé tendre qui, en fin septembre 1931, avait été coté 136 francs, tomba, en septembre 1932, à 90 francs et à 82 fr. 50 à la fin de janvier 1933.

1. En 1933, le tonnage des transports de phosphates accuse une hausse nouvelle : 1.148.728 tonnes en 1933 contre 975.812 tonnes en 1932.

Les docks-silos restèrent pleins, et les chemins de fer ressentirent d'autant plus vivement les effets de cette mévente que la concurrence automobile fut particulièrement vive sur ce genre de trafic. Les camions dominèrent les chemins de fer dans la plupart des relations et surtout dans la région de Tadla où ils s'étaient déjà montrés particulièrement dangereux en 1931, et dans la région du Rarb où, en 1931, les chemins de fer avaient eu presque tout le trafic des céréales. Les tableaux suivants donnent une idée de cette concurrence :

Arrivage des céréales (transportées par voie ferrée).

Années	1929	1930 (sauterelles)	1931	1932
A Casablanca	160.790	36.335	99.289	42.200
A Port-Lyautey	58.404	34.832	55.571	44.734
Totaux	219.194	71.167	154.860	86.934

Tonnage des céréales exportées.

Années	1929	1930 (sauterelles)	1931	1932
Par Casablanca	251.731	44.721	213.413	172.286
Par Port-Lyautey	52.761	31.444	78.341	65.410
Totaux	304.492	76.165	291.754	237.696

Le pourcentage du transport des céréales par fer passe ainsi de 71 % en 1929 à 93 % en 1930, à 53 % en 1931 et à 36 % en 1923. La victoire de l'automobile est nette.

Le camion ne s'attaqua pas seulement aux transports des céréales, mais aussi au transport des bois de construction pour lequel le chemin de fer avait toujours joui d'un monopole de fait.

Tandis que le tonnage du transport de cette marchandise par C. F. M. s'était encore élevé de 23.368 tonnes 912 en 1930, à 27. 459 tonnes 294 en 1931, (alors que les importations par le port de Casablanca étaient tombées de 34.104 tonnes en 1930 à 27.962 tonnes en 1931); il s'abaisse en 1932 à 17.819 tonnes 360 donnant une différence de 9.639 tonnes 934 en faveur de l'exercice 1931 bien que l'importa-

tion par Casablanca ne soit que 1.434 tonnes en diminution sur 1931.

Le camion en outre marquait quelques points sur le transport d'autres marchandises qu'il disputait depuis longtemps déjà au chemin de fer.

En 1932 en effet, la baisse du transport par les C. F. M. de l'article « thé et alimentation » s'accentue; le tonnage passe de 5.977 tonnes 891 en 1931 à 5.103 tonnes 330 en 1932 alors que le total des importations de thé s'élève de 61.483 quintaux en 1931 à 81.412 quintaux en 1932; même régression sur les « huiles, bougies et savons » dont le tonnage transporté s'abaisse de 1.464 tonnes 611 en 1931 à 1.452 tonnes 630 en 1932.

La baisse est sensible encore sur le transport des vins et vinaigres qui tombe à 10.182 tonnes en 1932, et aussi sur celui des fontes, fers et métaux qui passe de 37.304 tonnes en 1931 à 32.812 en 1932.

Enfin si les C. F. M. enregistrent un tonnage plus élevé pour les transport des poissons, la concurrence automobile s'avère triomphante sur cet article aussi. Sur 14.203 tonnes 183 de poissons débarqués dans les différents ports du Maroc en 1932, 5.817 tonnes 248 ont été consommés à l'état frais dans les ports de la zone française, tandis que 2.256 tonnes 117 le furent dans les centres de l'intérieur[1] dont :

749,445 à Fès,
509,420 à Meknès,
488,622 à Marrakech,
33,000 à Oued Zem,
31,900 à Kourigha,
52,946 à Petitjean,

soit en tout pour ces six centres, 1.865 tonnes 333 effectivement consommées. Or, 6.870 kilos seulement ont été transportés par les C. F. .M.

Ainsi, en raison de la crise et de la concurrence automobile, la régression du trafic des marchandises et la baisse des recettes correspondantes, brutales dès 1931, s'accen-

1. Eyquem, *op. cit.*; cf. aussi le *Bulletin économique du Maroc*, n° 1, 2e trimestre 1933.

tuent en 1932 après avoir subi une ascension continue de 1923 à 1931[1] :

Evolution du trafic marchandises des C. F. M. et recettes correspondantes

Années	Longueur de lignes exploitées dans l'année	Tonnage à toute distance	Tonnage kilométrique	Recettes brutes	Nombre de trains P. V. à toute distance
1923	119 km.	83.524	5.327.959	1.971.902 »	2.006
1924	264 »	190.322	13.222.700	4.924.767 »	3.011
1925	315,50	731.722	89.853.325	25.245.883 »	4.956
1926	384 km.	1.429.805	176.836.196	35.504.705 »	5.918
1927	406 »	1.866.331	245.759.398	49.285.754 »	7.435
1928	421 »	2.096.251	270.825.618	56.092.191 »	8.813
1929	579 »	2.597.747	349.118.947	68.915.311 72	9.006
1930	579 »	2.608.431	334.567.955	66.983.705 13	10.131
1931	579 »	1.924.804	235.582.122	56.310.730 56	8.599
1932	579 »	1.869.415	234.897.489	52.086.604 76	8.239

Section II. — Le trafic des chemins de fer du Tanger-Fès.

Les résultats de l'exploitation des chemins de fer de Tanger à Fès ne sont pas moins significatifs et la baisse des recettes déjà enregistrée à partir de 1930 n'a fait que s'accentuer au cours des deux dernières années.

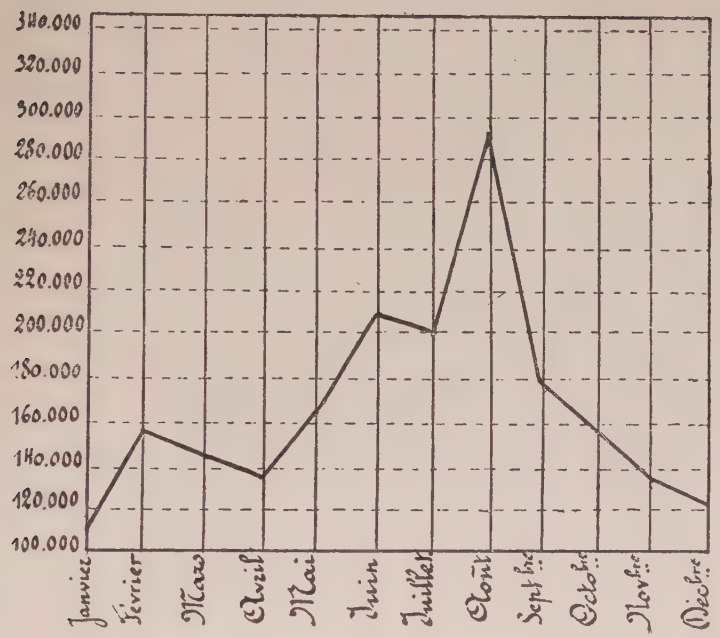
Résultats de l'exploitation des chemins de fer du Tanger Fès

Années	Longueur moyenne	Recettes	Dépenses
1923	79	1.575.640 80	1.552.166 45
1924	111	4.571.948 52	4.525.569 56
1925	130	10.534.943 48	8.021.153 35
1926	163,5	14.598.645 91	12.459.104 49
1927	231	17.552.822 20	18.338.792 10
1928	312	22.005.113 30	19.646.794 93
1929	314	24.037.321 59	20.436.381 62
1930	315	21.769.039 16	
1931	315	21.731.953 88	
1932	315	19.896.619 21	

1. En 1933 le trafic total des marchandises transportées en petite vitesse sur les lignes 1, 2, 4 et 5 que nous avons étudiées jusqu'ici (non comprise la ligne n° 6 : Oujda-Fès) est en hausse : 1.954.564 tonnes ont été transportées en 1933 contre 1.869.415 tonnes en 1932. Cela ne veut pas dire que la concurrence automobile ait diminué. Au contraire, elle semble s'être avivée; si l'on ne tient pas compte des transports de phosphates, le tonnage total est en baisse :

893.604 tonnes en 1932 — 805.836 tonnes en 1933.

Tonnage total transporté en petite vitesse en 1933 par les C. F. M.



Trafic des voyageurs.

La concurrence automobile sur ce réseau a principalement affecté les transports de voyageurs en raison surtout du tracé, car la distance est plus longue de Fès à Casablanca et de Casablanca à Tanger par la voie ferrée que par la route.

La baisse est générale pour toutes les classes et porte surtout sur la quatrième classe en raison de la concurrence des petits transporteurs et aussi de la mévente des céréales qui a abaissé de façon notable le niveau de vie des Indigènes dans les régions agricoles que traverse ce réseau. D'autre part, depuis 1930, le trafic est à peu près nul en zone espagnole.

Trafic des voyageurs T. F. et recettes correspondantes

Années	Longueur moyenne exploitée	Nombre de voyageurs (à toutes distances)					Nombre de voyageurs à 1 km.	Recettes totales
		1re classe	2e classe	3e classe	4e classe	Total		
	Km.							
1923	79	1.418	3.899	32.618	52.515	90.450	5.278.738	560.267 75
1924	111	3.015	7.781	74.616	155.731	241.143	15.315.606	1.594.442.85
1925	130	3.892	7.556	194.890	258.861	465.199	28.936.989	2.649.162 90
1926	163,5	9.320	22.909	238.714	495.980	766.923	47.313.493	4.800.195 80
1927	231	12.775	39.060	181.899	492.991	727.325	41.531.701	5.762.356 75
1928	312	20.516	56.721	184.264	656.603	918.104	52.611.604	7.788.519 80
1929	314	22.546	67.104	193.732	746.876	1.030.258	60.459.060	9.093.265 94
1930	315	24.888	76.759	161.506	616.672	879.825	55.142.139	8.350.131 88
1931	315	23.352	74.579	148.730	519.779	766.440	51.417.450	7.791.520 24
1932	315	20.430	68.507	139.703	451.592	680.232	46.754.383	6.612.784.89

Trafic des marchandises (*Grande Vitesse*).

La même baisse est enregistrée pour les transports commerciaux des messageries en grande vitesse qui passent de 7.216 tonnes en 1929 à 6.055 tonnes en 1930, 5.960 tonnes en 1931, 5.343 tonnes en 1932, tandis que les recettes correspondantes qui atteignaient en 1929 : 1.019.293 fr., 11, tombent à 860.534 fr., 46 en 1930, 875.071 fr. 52 en 1931, 666.601 fr. 95 en 1932.

Trafic des marchandises (*Petite Vitesse*).

Au contraire les recettes provenant du trafic commercial des marchandises en petite vitesse restent à peu près stationnaires après avoir accusé une forte chute de 1929 à 1930. On enregistre même une augmentation du tonnage transporté qui atteint en 1932 un chiffre inconnu jusque-là. Mais la fixité des recettes provenant de ce trafic et même leur régression en 1932 laisse entrevoir à quelles baisses de tarifs les exploitants du Tanger-Fès ont dû se résoudre pour conserver une clientèle vivement sollicitée par les transporteurs routiers.

L'issue favorable de la campagne des céréales de 1931 largement profitable à Port-Lyautey, fut aussi une source de profit pour le Tanger-Fès. Le tonnage de céréales transportées en 1931 s'élève à 63.644 tonnes, alors qu'il n'avait

été que de 35.795 tonnes en 1930, et atteint 66.189 tonnes en 1932.

D'autre part, à la suite de la fièvre de construction qui s'est emparée d'abord de Fès, puis de Meknès on note un accroissement continu des transports à la montée des « chaux, ciments et plâtres » qui s'élèvent de 47.307 tonnes en 1929 à 63.008 tonnes en 1930, 78.429 tonnes en 1931, 94.129 tonnes en 1932.

L'accroissement de la population dans ces deux villes, l'extension du nombre de possesseurs de véhicules individuels, la circulation accrue entre Meknès et Fès et le Tafilalet en raison des opérations militaires, ont augmenté de façon sensible les transports d'huiles minérales et de combustibles liquides (10.275 tonnes en 1929 à 15.444 en 1930, 21.547 en 1931, 23.046 en 1932).

L'Office des phosphates s'est efforcé, en outre, pour atténuer la baisse de ses exportations, d'écouler ses produits sur le marché intérieur, et les colons de la région de Fès, de Meknès et du Rarb ont répondu à son appel. Aussi bien les transports de cette marchandise ont-ils accusé une hausse continue, passant de 5.837 tonnes en 1929 à 7.835 en 1930, 11.881 en 1931, 15.091 en 1932.

Mais, sur toutes les autres marchandises la concurrence et la crise économique ont porté.

Le transport des farines et issues qui avait atteint plus de 16.000 tonnes en 1928 ne cesse de décroître et n'arrive pas aux cinq mille tonnes en 1932 (4.975 tonnes). Le tonnage du sucre brut et raffiné n'est plus que de 9.576 tonnes en 1931, chiffre inconnu depuis 1924; il remonte à 14.675 tonnes en 1932 à la suite d'une sérieuse diminution des tarifs. Baisse importante aussi sur les charbons de bois qui passent à l'automobile : (2.059 tonnes en 1930; 2.317 en 1931; 940 en 1932), sur les bougies (576 tonnes en 1929; 287 en 1930; 205 en 1932), sur les savons (674 tonnes en 1929; 328 tonnes en 1930; 240 tonnes en 1931), sur les vins et spiritueux (8.274 tonnes en 1930; 8.515 tonnes en 1931; 2.474 tonnes en 1932), sur le thé (1.029 tonnes en 1929; 256 tonnes en 1930; 280 tonnes en 1931, 0 en 1932).

Quant aux poissons, ils ne sont plus transportés par fer depuis 1927.

La concurrence automobile enlève aussi de plus en plus au Tanger-Fès les tuiles, tuyaux, briques, carreaux en terre ou en ciment, et autres matériaux de construction dont le tonnage tombe de 27.560 tonnes en 1930 à 16.725 tonnes en 1931 et à 9.218 tonnes en 1932.

Les bois de construction délaissent aussi les chemins de fer : 13.910 tonnes en 1930; 11.368 en 1931; 5.712 en 1932.

Dans l'ensemble cependant le nombre de tonnes transportées pour le commerce est en augmentation depuis 1930. D'autre part, les transports effectués pour le service et pour la construction de l'Oujda-Fès ont apporté un appoint intéressant au trafic de ce réseau, tandis que les transports de la « guerre » n'ont cessé de diminuer. Mais, les recettes consécutives à ces trafics sont restées sensiblement identiques en 1930 et 1931. Elles baissent même en 1932 malgré l'accroissement des recettes provenant des transports en service et pour la construction de l'Oujda-Fès. C'est que les tarifs n'ont cessé de subir des diminutions importantes depuis 1929 pour permettre aux chemins de fer de lutter efficacement contre les transporteurs automobiles.

* * *

Ainsi, une double tendance s'affirme de plus en plus dans l'exploitation des chemins de fer : d'une part, une diminution certaine des transports rémunérateurs, due surtout à l'« écrémage » opéré par l'automobile; d'autre part, une baisse générale du trafic, due à la crise d'abord, à la concurrence automobile ensuite.

EVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES DU TANGER-FES ET RECETTES CORRESPONDANTES

Années	Long. moyenne exploitée	Commerce		Guerre		Service et construction		Totaux		
		Tonnage	Recettes	Tonnage	Recettes	Tonnage	Recettes	Tonnage	Tonnage kilométrique	Recettes
1923	79	24.329	785.659 30	5.636	171.165 40	6.742	14.943 20	36.707	»	971.677 90
1924	111	70.084	2.377.576 27	11.398	542.102 29	13.518	89.247 43	95.000	7.237.057	2.830.431 04
1925	130	109.285	3.439.359 38	76.040	3.605.645 »	35.783	133.967 91	221.108	16.673.854	7.178 972 29
1926	163,5	206.662	6.320.494 55	54.585	2.394.466 15	30.853	184.858 28	292.100	21.738.889	8.899.818 98
1927	231	227.080	7.324.659 40	28.130	1.393.840 10	40.946	188.436 11	296.156	21.567.912	9.906.932 70
1928	312	272.106	11.324.565 99	18.008	916.418 98	37.909	532.161 18	328.123	25.218.018	12.773.146 05
1929	314	304.194	12.133.220 98	17.251	910.071 71	39.885	643.369 27	361.330	28.774.061	13.686.661 96
1930	315	300.358	10.909.617 84	16.087	795.050 79	47.178	658.522 08	363.623	25.846.052	12.363.190 71
1931	»	332.499	11.663.753 87	14.129	683.547 20	75.140	678.104 05	421.768	29.470.266	13.025.405 12
1932	»	338.166	10.962.476 12	12.796	512.511 45	115.775	1.009.488 05	466.737	31.009.554	12.482.475 62

Section III. — Le trafic routier. Trafic global.

Absence de chiffres.

On peut dire qu'il est impossible d'apprécier quantitativement la circulation automobile sur route au Maroc[1]. On se rend compte, cependant, de l'importance prise par ce mode de transport à l'exposé que nous avons présenté de la baisse du trafic ferroviaire due en partie à la concurrence automobile. D'autres moyens s'offrent à nous d'évaluer, de façon très approximative sans doute, l'accroissement de la circulation routière au Maroc.

Appréciation indirecte de ce trafic.

a) Immatriculation.

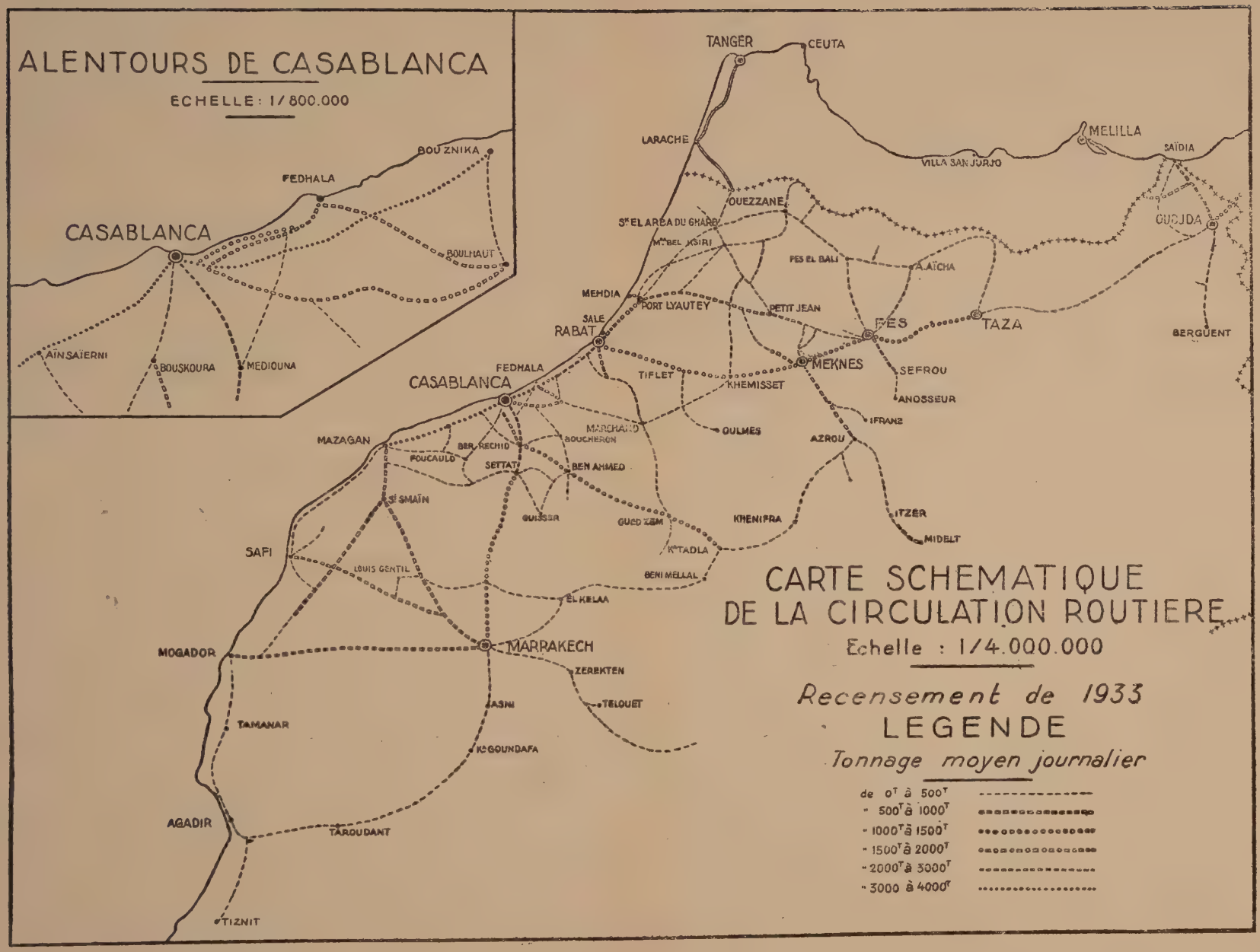
Au 1er janvier 1933 le total des véhicules immatriculés a atteint le chiffre de 42.036, alors qu'il n'était au 31 décembre 1930 que de 31.829. L'augmentation a été surtout sensible pour les voitures de tourisme qui passent de 20.624 au 31 décembre 1930 à 27.821 au 1er janvier 1933, tandis que le chiffre des camions, cars, autobus s'élève de 7.887 à 9.770 et que celui des motocycles augmente de 1.127 unités.

Le nombre de possesseurs nouveaux de véhicules individuels a donc notablement augmenté au cours de ces deux années, restreignant ainsi le trafic voyageur des classes supérieures des chemins de fer. D'autre part, un grand nombre des acquéreurs de ces nouvelles voitures étaient déjà possesseurs d'automobiles. Celles-ci, vieillies, mais encore en bon état de marche, ont été revendues d'occasion et transformées en véhicules de transport en commun, dont elles sont venues grossir le nombre.

La statistique de l'immatriculation ne représente pas,

1. Cf. *supra*, p. 73.

Le service des Travaux publics n'a recensé la circulation routière qu'en 1928 et en 1933. D'autre part si les méthodes de comptage sur route ont été les mêmes pour ces deux recensements, il est difficile de les comparer car les recensements n'ont pas porté sur les mêmes jours. cf. *Bulletin économique du Maroc*, janv. 1934, p. 206 et 207. La carte de la circulation routière établie en 1933, et que nous reproduisons ici, ne peut avoir qu'un très faible intérêt pour nous étant donné qu'« on s'est contenté pour l'établir de noter la circulation pendant sept jours du mois d'avril seulement. »


ALENTOURS DE CASABLANCA
ECHELLE : 1/800.000
BOUZNIKA
FEDHALA
CASABLANCA
BOULHAUT
AIN SAIERNI
BOUSKOURA
MEDIOUNA
TANGER
CEUTA
LARACHE
MELILLA
SAÏDIA
VILLA SAN JURJO
OUEZZANE
Sre EL ARBA DU GHARB
Mre BEL KSIRI
FES EL BALI
AÏCHA
OUJDA
MEHDIA
PORT LYAUTEY
PETIT JEAN
SALE
RABAT
FES
TAZA
BERGUENT
MEKNES
SEFROU
ANOSSEUR
IFRANE
FEDHALA
CASABLANCA
TIFLET
KHEMISSET
MAZAGAN
MARCHAND
BOUCHERON
OULMES
AZROU
BER RECHID
FOUCAULD
SETTAT
BEN AHMED
Sl SMAÏN
GUISSER
OUED ZEM
KHENIFRA
ITZER
MIDELT
SAFI
LOUIS GENTIL
K.TADLA
BENI MELLAL
EL KELAA
MOGADOR
MARRAKECH
ZERBKTEN
TELOUET
ASNI
TAMANAR
Kre GOUNDAFA
AGADIR
TAROUDANT
TIZNIT
CARTE SCHEMATIQUE
DE LA CIRCULATION ROUTIERE
Echelle : 1/4.000.000
Recensement de 1933
LEGENDE
Tonnage moyen journalier
de 0T à 500T
" 500T à 1000T
" 1000T à 1500T
" 1500T à 2000T
" 2000T à 3000T
" 3000 à 4000T

cependant le nombre de véhicules existant au Maroc, et encore moins celui des véhicules roulant effectivement sur les routes du pays.

b) Importations d'essence.

La considération des chiffres de l'importation d'essence permet de mieux apprécier l'importance de l'évolution de la circulation routière. Ces importations passent de 628.510 quintaux en 1930 à 822.148 quintaux en 1931 et à 1.081.794 quintaux en 1932.

Mais nous nous heurtons ici aux mêmes objections que précédemment, et l'on ne peut déterminer d'une manière précise la part de l'automobile.

c) Importations d'ouvrages en caoutchouc.

Si, d'autre part, l'on considère les statistiques de l'importation d'ouvrages en caoutchouc (pneus, chambres à air, bandages sur roues) on s'aperçoit que ces importations ont diminué en 1931 et 1932.

Importations d'ouvrages en caoutchouc

	Quantités en quintaux	Valeurs en milliers de francs
1930	17.323	28.610
1931	16.914	28.262
1932	15.031	22.551
1933	16.956	22.213

Cette régression ne peut, nous semble-t-il, résulter d'une baisse du trafic automobile. Il faut ici songer au développement des entreprises de vulcanisation au Maroc, comme aux progrès de la technique, qui ont permis une plus grande utilisation de ces ouvrages[1].

En même temps, les progrès réalisés dans la carrosserie automobile ont multiplié les possibilités de transport de chaque véhicule, tandis que l'extension des routes, remplaçant les pistes, et leur parfait entretien ont diminué l'usure des pneus.

1. Alors que le premier pneu pour poids lourds, créé en 1919 avait une durée maxima de 10.000 km., le « pneu poids lourds » créé en 1928 permet d'atteindre un parcours de près de 100.000 km. par pneu.

La concurrence des transporteurs routiers entre eux.

A mesure que la crise prenait une plus grande envergure, le trafic possible de l'automobile se raréfiait. La concurrence des transporteurs routiers entre eux, prit une plus grande acuité amenant une nouvelle chute des tarifs. Pour reprendre les exemples déjà donnés[1], sur la relation Casablanca-Mazagan (97 km.) les prix tombèrent de 90 et 70 francs la tonne en 1930 à 60 francs en 1931, et 50 francs en 1932; c'est-à-dire de 0,72 environ la tonne kilométrique en 1930 à 0 fr. 51 en 1932. De Casablanca à Safi (255 km.) on ne paya plus que 100 francs la tonne en 1931 et 70 francs en 1932 alors que les tarifs avaient été de 200 francs en 1929 et 150 francs en 1930, soit 0 fr. 78 en 1929, 0 fr. 58 en 1930, 0 fr. 30 en 1931 et 0 fr. 27 en 1932 la tonne kilométrique. De Casablanca à Mogador le prix du transport d'une tonne de marchandise passa de 200 francs en 1930 à 100 francs en 1932 soit 0 fr. 27 la tonne kilométrique.

Sur les lignes du Nord, même lutte des tarifs qui passèrent, pour la relation Casablanca-Fès, de 180 et 160 francs la tonne en 1930 à 160 et 140 francs en 1931 et à 150 et 120 francs en 1932 à l'aller; tandis qu'ils tombaient de 80 francs en 1930 à 60 francs en 1931 et à 55 et même 45 francs au retour[2].

Parallèlement, la concurrence pour le transport des voyageurs devint de plus en plus vive. Elle se traduisit aussi par un fort avilissement des tarifs. La lutte a pris une acuité incomparable avec l'entrée en ligne d'une nouvelle société de transports automobiles pour voyageurs : « la Valenciana ». Un exemple suffira à en faire saisir toute l'importance. Avant l'arrivée de la « Valenciana » et malgré la concurrence des petits transporteurs, la C. T. M. assurait le service Fès-Sefrou (29 km.) pour le prix de 5 francs. La Valenciana l'assura à 4 fr. 50, la C. T. M. riposta à 4 francs, la Valenciana à 3 fr. 50, et ainsi de suite. A l'heure actuelle le prix de la place est de 0 fr. 50.

1. Cf. *supra*, p. 85.
2. Cf. *supra*, p. 79.

Le développement du tourisme automobile.

En même temps l'automobile profita largement de l'essor du mouvement touristique dont l'importance ressort des chiffres ci-dessous :

	Touristes
1929	9.503
1930	13.683
1931	18.271
1932	45.808

En effet, « il a été délivré en 1932, 845 triptyques et 1.996 carnets de passage en douane, soit au total : 2.841 documents automobiles, 500 de plus qu'en 1931 et 13.000 de plus qu'en 1930 et l'on estime que le mouvement touristique pendant la saison 1933 aura sans doute plus que doublé les résultats obtenus en 1932 [1] ».

Section IV. — La concurrence rail-route.

La question de savoir dans quelle mesure l'automobile a concurrencé le rail reste donc un problème difficile à résoudre, en l'absence de recensement suffisant du trafic routier. D'autant plus qu'une bonne partie des véhicules englobés dans la statistique ne peut entrer en ligne de compte pour le calcul du tonnage enlevé aux chemins de fer : ainsi les voitures destinées à l'armée, aux hôtels, aux services de transports urbains[2], aux services administratifs,etc.

1. *Bulletin économique du Maroc*, n° 1, juillet 1933, p. 17. — Cf. aussi M. de Mazières, « Le mouvement touristique du Maroc en 1932 » dans la *Revue de géographie marocaine*, avril 1933.

Le nombre de touristes entrés au Maroc en 1933 est de 68.936 dont :
36.612 par Casablanca,
3.104 par Oujda,
29.220 par Tanger.

« Pour 1933, il a été délivré 1.093 triptyques français, 2.198 carnets de passages en douane, 20 triptyques espagnols, soit 3.311 documents douaniers en ce qui concerne la zone française du Maroc...

Avec une moyenne de 3 voyageurs par voiture, on arrive au chiffre de près de 10.000 voyageurs du Maroc qui ont utilisé l'automobile pour leurs déplacements hors du Maroc. » (M. de Mazières — Mouvement des voyageurs et des touristes au Maroc en 1933 ; dans la *Rev. de Géogr. Maroc.*, janv. 1934, p. 38.)

2. A ce propos, il est intéressant de signaler que la route a tué le rail au Maroc pour les transports urbains en commun.

Par ailleurs, un certain nombre de camions n'ont fait que remplacer la traction à chevaux ou le portage à dos d'animaux. Enfin, une partie du trafic automobile s'exerce dans des régions où la voie ferrée n'existe pas; beaucoup de transports qui se font aujourd'hui par auto-cars ou par camions ne s'effectueraient pas sans l'automobile. Les facilités nouvelles de communication apportées par l'automobile dans ce domaine ont prodigieusement intensifié le trafic intérieur du Maroc, de quoi les chemins de fer ont eux-mêmes nécessairement profité. Cependant, la concurrence rail-route, résultante de la crise économique raréfiant le frêt possible, et de la concurrence des transporteurs routiers entre eux avilissant les tarifs, est un fait certain.

Mais il n'existe aucun rapport précis, mesurable, entre la diminution du trafic ferroviaire et l'augmentation de la circulation routière[1]; si l'automobile exerce une influence indiscutable sur les mouvements des transports par rail, il reste impossible d'en apprécier avec précision la mesure et la portée.

Quoiqu'il en soit, devant les baisses consécutives des recettes de leurs réseaux, les dirigeants des chemins de fer ont redoublé de vigilance. Leur premier soin fut de tenter d'évaluer l'importance de cette concurrence en établissant un comptage sur les routes parallèles aux voies ferrées. Il ne pouvait pas être question de compter toutes les voitures passant sur chaque tronçon de route concurrente pendant une année entière. A une époque où les recettes

1. L'augmentation de la circulation routière, cependant, ne peut faire aucun doute. Les chiffres reproduits ci-dessous et qui ne concernent qu'une seule compagnie de transports automobiles en témoignent :

« En 1932, la C. T. M. a transporté environ 1.400.000 voyageurs contre 1.320.000 en 1931 et le nombre de kilomètres parcourus a été de 10.838.566 contre 10.350.310 en 1931. »

« Pour 1931, le compte de profits et pertes s'est soldé par un bénéfice de 9.790.600 francs, après 4.751.033 francs d'amortissements.

Pour 1932, le bénéfice net s'est établi à 9.972.530 francs, après 4.799.086 francs d'amortissements, et le dividende, mis en paiement le 1er août 1933, a été de 45 francs pour les actions numéros 1 à 120.000 (anciennes) et de 41 fr. 354 pour les actions numéros 120.001 à 16.000 (nouvelles) les parts recevant 1.066 fr. 60. » (Dans *Le Maroc politique, économique et financier*, Paris, 13 mai 1934.)

diminuaient, les nécessités financières les ont contraints à limiter leurs observations à quelques jours choisis. Ce sont de simples « coups de sonde » ne pouvant donner qu'une évaluation très vague de la concurrence automobile et valables seulement pour la courte période étudiée.

On peut cependant, à titre d'indication, en signaler quelques résultats. A la suite de pointages effectués aux « droits des portes » de Marrakech en 1932, le service commercial des C. F. M. évalue ainsi le tonnage des marchandises qui échappe aux chemins de fer[1] :

Mois	Expéditions de Marrakech	Arrivages à Marrakech	Nombre de camions	
			Casablanca à Marrakech	Marrakech à Casablanca
Janvier	1.300 tonnes	1.850 tonnes	212	185
Février	1.150 —	1.700 —	202	171
Mars.....	1.500 —	1.750 —	208	190
Avril	1.550 —	1.950 —	228	208
Mai.....	1.650 —	2.150 —	195	169

La différence que l'on peut remarquer entre le nombre de camions arrivant et partant de Marrakech pour Casablanca provient de ce qu'un certain nombre d'entre eux regagnent la côte en passant par Safi, ou par Mazagan. Le nombre de camions arrivés pendant le mois de mai à Marrakech est inférieur à celui du mois précédent alors que le tonnage transporté par eux est en augmentation. Cela s'explique par la mise en service régulier de nouveaux camions à plus grande capacité.

Pour la même période, le trafic ferroviaire sur cette relation est établi comme suit :

Mois	Expéditions de Marrakech		Arrivages à Marrakech	
	1932	1931	1932	1931
Janvier.....	483 tonnes	1.183 tonnes	3.756 tonnes	6.152 tonnes
Février.....	927 —	386 —	4.960 —	7.258 —
Mars.....	676 —	318 —	3.031 —	7.001 —
Avril.....	650 —	315 —	4.499 —	5.995 —
Mai.....	872 —	456 —	5.273 —	5.139 —

1. Rapport du 11 juin 1932.

C'est d'ailleurs la C. T. M. qui assure la plus grosse partie de ces transports.

Arrivages par route à Marrakech (en tonnes)

Noms des transporteurs	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai
C. T. M.	275	300	340	500	800
S. N. C. T.	325	340	340	350	310
Transports de la Chaouia et Elias.....	500	480	480	550	370
Bergeron	400	320	340	300	330
Autres petits transporteurs	350	260	250	350	340
Totaux	1.850	1.700	1.750	1.950	2.150

Ainsi, la plus grande partie du fret disponible à Marrakech est accaparée par les camions qui se contentent d'un petit chargement pour regagner Casablanca, à des prix extrêmement bas. La faiblesse de la demande de l'article « transport » sur la place de Marrakech, et l'importance de l'offre, en raison du nombre de véhicules venus de Casablanca, avive l'intensité de la concurrence dans le sens Marrakech-Casablanca, et les chiffres démontrent que le camion en sort vainqueur.

On peut encore évaluer, d'une façon toute relative sans doute, l'importance de la concurrence exercée par le camion sur le chemin de fer depuis 1930, grâce à l'examen comparatif des chiffres du tonnage ferroviaire et de ceux du total des importations et des exportations au Maroc.

Nous nous bornerons à reproduire les chiffres du trafic marchandises des C. F. M. dont les lignes seules aboutissent aux ports de la zone française du Maroc :

Années	Mouvement commercial			Tonnage C. F. M. (à toutes dist.)	Pourcentage des C. F. M.
	Importations	Exportations	Total		
1930	1.115.765	2.118.297	3.234.062	2.608.431	80 %
1931	1.217.795	1.580.439	2.798.234	1.924.804	68 %
1932	1.124.562	1.646.618	2.871.180	1.869.415	65 %

Les pourcentages ainsi établis ne répondent pas au trafic réel, puisqu'ils ne tiennent compte ni des marchandises

Route de Casablanca à Rabat (Trafic des voyageurs).

Jours	Nombre de voyageurs automobiles						Nombre de véhicules					
	Sens Rabat-Casablanca			Sens Casablanca-Rabat			Sens Rabat-Casablanca			Sens Casablanca-Rabat		
	Cars de luxe	Cars pour Indigènes	Total	Cars de luxe	Cars pour Indigènes	Total	Cars de luxe	Cars pour Indigènes	Total	Cars de luxe	Cars pour Indigènes	Total
5 janvier 1932	155	245	400	120	244	364	17	14	31	13	16	29
6 janvier 1932	171	314	485	137	140	277	16	16	32	13	9	22
11 janvier 1932	113	186	299	195	108	303	13	8	21	15	5	20
12 janvier 1932	120	270	390	103	272	375	13	13	36	10	14	24
Moyennes.....	140	254	394	139	191	330	15	13	28	13	11	24

consommées ou transformées dans les ports, ni des matières produites et consommées au Maroc. Mais ils donnent un ordre de grandeur permettant d'apprécier l'importance grandissante des transports par camions automobiles.

La concurrence sur le transport des voyageurs a été étudiée aussi. Le tableau ci dessus donne les résultats d'un pointage effectué aux portes de Casablanca pendant le mois de janvier 1932 sur la relation Rabat-Casablanca.

On peut en déduire que le nombre moyen de voyageurs transportés par cars sur cette relation s'élève à 10 environ pour les véhicules de luxe, et à 18 environ pour les véhicules réservés aux Indigènes. Cette différence s'explique par la faiblesse relative du nombre d'Européens au Maroc comparativement au nombre des Indigènes, par l'engouement de ceux-ci pour l'automobile, et aussi par la nécessité où se trouvent les petits transporteurs travaillant à vil prix de « charger » le plus grand nombre possible de voyageurs avant de partir.

Le nombre de voyageurs transportés dans le sens Casablanca-Rabat est plus important que dans le sens inverse. Ceci résulte de l'éloignement de la gare de Casablanca, tandis que la gare de Rabat-ville se trouve presqu'au centre de la cité. Une comparaison avec le trafic voyageurs des chemins de fer pendant les mêmes journées et sur la même relation fera mieux saisir l'intensité de cette concurrence :

Nombre de voyageurs en chemin de fer (billets vendus)

Jours	Sens Rabat-Casablanca			Sens Casablanca-Rabat		
	1re, 2e et 3e classe	4e classe (Indigènes)	Total	1re, 2e et 3e classe	4e classe (Indigènes)	Total
5 janvier 1932	64	151	215	73	122	195
6 janvier 1932	74	148	222	87	139	226
11 janvier 1932	84	127	211	146	123	269
12 janvier 1932	55	138	193	83	91	174
Moyennes	69	141	210	77	118	195

CHAPITRE II

LES RAISONS DE CETTE CONCURRENCE

Section I. — Raisons d'ordre général qui ont affecté les entreprises de transports routiers et ferroviaires.

La crise économique.

En restreignant les possibilités de trafic, alors que le nombre de moyens de transports croissait, la crise économique a constitué l'un des principaux facteurs de la situation précaire où se trouvent les diverses industries de transport.

Lutte des transporteurs routiers entre eux, qui avilissent leurs prix et deviennent de ce fait des concurrents de plus en plus sérieux pour le chemin de fer, chute brutale des exportations de phosphates, principal fret des chemins de fer, mévente des produits agricoles, baisse du niveau de vie des Indigènes; autant de faits déjà signalés.

L'exagération du crédit.

Une autre raison de cette lutte vient de la libéralité avec laquelle les fabricants d'automobiles ont ouvert aux petits transporteurs la possibilité d'acquérir à tempérament des véhicules.

Tout individu possesseur d'un petit capital de 3 à 5.000 francs peut devenir propriétaire d'un camion automobile ou d'un car. En même temps, en assurant sa clientèle au garagiste, il peut se procurer, toujours à crédit, le combustible nécessaire.

Acculé bientôt par les échéances, il ne songe plus qu'à travailler à n'importe quel prix. Incapable d'établir un

budget et un prix de revient bien compris, il ne tient compte ni des frais d'amortissement nécessaire de sa voiture, ni des accidents possibles, ni des réparations inéluctables, et ne cherche qu'à gagner au jour le jour un salaire indispensable, jusqu'au moment où, las d'attendre le payement de ses traites, son créancier reprend le camion pour le revendre, à crédit, à un autre concurrent qui agira de même.

Pratique exagérée du crédit qui n'est pas spéciale à l'industrie automobile[1], mais y exerce des effets spécialement dangereux, puisque le vendeur sait bien, par expérience, que son acheteur ne pourra *jamais* tenir ses engagements. Quoiqu'il en soit, à l'heure actuelle, la plupart des petits transporteurs marocains se trouvent dans une situation très gênée et l'on assiste depuis ces dernières années à une « cascade » de faillites, encore que les différents créanciers de ces transporteurs ne cherchent pas à les « tuer ».

A la séance du 26 février 1933 du Conseil du Gouvernement, un délégué du III^e^ Collège, transporteur lui-même, estimait qu'il existait « sur les transporteurs du Maroc, pour 120 millions de francs de papier protesté »; il ajoutait : « si demain les firmes d'automobiles, d'accessoires, les Compagnies d'assurances voulaient réaliser, il n'y aurait plus sur place[2] » un seul petit transporteur.

Au cours de l'entretien que nous a accordé l'un des dirigeants de la C. T. M., nous avons appris d'autre part que cette entreprise possédait sur les petits transporteurs marocains une créance immédiatement exigible de plus de 16 millions de francs.

Sans doute l'évolution économique du Maroc a été arrêtée en cours de route par la crise mondiale, et l'on peut espérer ici une augmentation plus rapide de la clientèle des transports que dans les vieux pays européens, la plupart arrivés au sommet de leur activité économique et saturés en outillage comme en installations d'intérêt public. Le Maroc,

1. René Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 136.
2. Conseil du Gouvernement, comptes rendus des séances, 26 février 1933.

s'il n'est pas un pays neuf[1], est encore un pays jeune dont les perspectives d'avenir restent très grandes[2].

Mais de toute façon cet essor n'aurait pu durer indéfiniment, tandis que le nombre de moyens de transport aurait continué à s'élever d'une façon proportionnellement plus grande.

L'artisanat indigène des transports routiers.

La crise des transports au Maroc tient aussi au considérable accroissement du nombre des Indigènes, petits entrepreneurs de transports.

Possesseurs de véhicules achetés à bas prix, d'occasion et presque toujours à crédit, leur mise de fonds est infime et ne compte pas dans l'établissement de leur prix de revient. Ils sont encore plus incapables que les autres petits transporteurs, de tenir un compte exact de leurs frais généraux, car il ne faut pas oublier qu'ils appartiennent à cette population « fille du moment, inapte aux longues prévisions, ne songeant qu'à un salaire physiologiquement indispensable[3] ». Gardant un niveau de vie aussi peu élevé que leurs coreligionnaires[4], ils ne travaillent en fait que pour s'assurer le prix du combustible brûlé et la « qesra » quotidienne. La rue est leur garage, la banquette de leur voiture, leur lit. N'ayant jusqu'à ces derniers mois aucun frais d'assurance à payer, ils font rouler leurs voitures jusqu'au jour où elles n'ont plus que la valeur de la ferraille.

Sans doute, le degré de confort et de sécurité que les voyageurs trouvent dans des véhicules hétéroclites, est-il mince. Mais le bon marché du voyage est l'unique élément pris en considération par la plus grande partie des voyageurs indigènes. Une sympathie naturelle rapproche clients et fournisseurs, pour le transport des marchandises aussi bien que des voyageurs. Mais c'est surtout sur le transport des voyageurs que porte la concurrence des transporteurs

1. Célérier, « Le Maroc est-il un pays neuf ? », *Revue de géographie marocaine*, 3e-4e trim. 1929, p. 65-97.
2. Sabatier, art. cit.
3. René Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 21.
4. Sur les budgets familiaux indigènes, cf. *Bull. économique du Maroc*, n° 2, 3e trim. 1933, art. de Moris.

indigènes. Leur concurrence est d'autant plus vivement ressentie par les autres transporteurs que la clientèle indigène est la plus nombreuse.

La concentration des entreprises dans le « Maroc utile ».

La concurrence provient également de la concentration de la plupart des entreprises de transports automobiles.

La presque totalité des véhicules se trouve en effet réunie à Casablanca, Rabat, Meknès, Fès et Marrakech[1].

Sur les 8.984 camions et autobus immatriculés au 31 décembre 1931, 7.778 l'ont été dans ces centres.

L'accroissement du nombre de possesseurs de véhicules individuels.

Alors qu'en décembre 1921 il y avait au Maroc 2.441 voitures de tourisme et 117 motocycles pour 1.052 cars et camions, au 1er janvier 1933 on compte 27.821 voitures de tourisme et 4.445 motocycles immatriculés pour 9.770 camions et cars[2]. Cette extension de l'emploi de l'automobile est due, à la baisse des prix de ces véhicules, et du combustible, à la faiblesse des droits d'entrée, à la pratique de la vente à crédit. D'autre part la répartition du revenu est telle qu'une importante partie de la population européenne peut supporter les charges d'entretien et d'amortissement d'une voiture. Les traitements des fonctionnaires leur permettent de mener un train de vie supérieur à celui de leurs collègues de France[3]. Les colons et les commerçants se sont habitués à calculer leurs bénéfices de façon qu'ils leur permettent d'atteindre un niveau de vie comparable à celui des fonctionnaires[4].

L'emploi de l'automobile était il y a quelques années encore une nécessité, alors qu'il n'existait au Maroc aucun ou presqu'aucun moyen moderne de locomotion.

1. Cf. tableau, *supra*, p. 65.
2. Cf. *supra*, p. 73, tableau.
3. Cf. René Vanlande, « Une enquête au Maroc », dans l'*Echo de Paris*, 2-10 janvier 1934.
4. M. Chapus, *op. cit.*, p. 311 a déjà noté que « le changement de mentalité des petits commerçants français, qui estiment normal de faire fortune en moins de dix ans, se trouve naturellement amplifié au Maroc. »

« Outil de travail » nécessaire au début pour le colon, pour le commerçant et souvent pour le fonctionnaire, si l'automobile est devenue un objet somptuaire, il n'en reste pas moins que l'habitude en a été prise, d'autant plus que le rythme de la circulation est devenu plus rapide et que l'on s'accomode mal à l'assujettissement d'horaires fixes.

Jouissant de l'absence d'un cycle antérieur de relations reposant sur le chemin de fer, l'automobile particulière se trouve en outre favorisée par d'autres facteurs d'ordre psychologique où l'esprit d'imitation joue un rôle important.

On peut, avec l'un des présidents de l'Automobile-Club du Maroc, dire que le « Maroc est le pays où la proportion d'automobiles par rapport au nombre d'Européens est la plus forte du monde après les Etats-Unis[1] », sans affirmer cependant que la « foudroyante » progression du nombre de véhicules de tourisme est due aux seuls Européens[2].

Tous ces véhicules cependant ne sont pas des concurrents pour les entreprises de transports interurbains. Il est certain que le possesseur d'une automobile ne prendrait pas le train et le car aussi souvent qu'il « sort sa voiture ».

L'automobile en effet est notre invitation au voyage. Elle permet de partir à l'heure qu'on veut, de passer par où l'on veut, de s'arrêter quand on veut, d'arriver au lieu même de destination. Le fait de « conduire » constitue une distraction, un sport.

Les différentes entreprises marocaines (minoteries, brasseries, ébénisteries, firmes d'essence et d'huile) utilisent de plus en plus pour leurs livraisons leurs propres camions. Elles y trouvent en effet de nombreux avantages.

Indépendance vis-à-vis de l'horaire qui leur permet de servir leurs clients avec célérité et au moment choisi par ceux-ci. Cette question est primordiale pour le transport de la marée, marchandise périssable, exigeant un trans-

1. Déclaration de Me Cruel, *Vigie marocaine*, 23 novembre 1932.
2. Ladreit de Lacharrière, *La création marocaine*, Paris, Peyronnet, in-16, 1930, p. 65.
Cf. aussi René Hoffherr et Roger Moris, « l'Indigène marocain et la crise économique », dans *Rev. pol. et parl.*, 10 avril 1934, p. 66 : « on compte environ 1.200 voitures automobiles appartenant à des Indigènes. »

port rapide (avec le minimum de manutention) et nocturne pour être offert à la criée au petit matin. La plupart des marchands de poissons du Maroc possèdent leurs camionnettes et la faiblesse du trafic ferroviaire sur ce fret provient plus de ce fait que de la concurrence des entrepreneurs de transports routiers. L'agent commercial des C. F. M. signalait, le 11 juin 1932, que malgré la mise en marche d'un train de nuit entre Casablanca et Marrakech,le trafic de cette marchandise allait en régression. De 20.225 kilos de poisson transportés en janvier 1932, le tonnage tombait à 17.860 kilos en avril et à 10.698 kilos en mai. « Cette baisse, disait-il, provient de ce que « M.Martinez, maître du marché de Marrakech, dispose de trois camionnettes et s'approvisionne suivant les cours, soit à Casablanca, soit à Safi, soit à Mazagan et ne remet au chemin de fer, au départ de Casablanca, que ce qu'il ne peut pas transporter par route ».

Manutention plus soignée, car le personnel des intéressés prend plus de soin des marchandises que ne font les employés des entreprises de transport. C'est un précieux avantage en particulier dans l'industrie du meuble, d'autant que l'industriel peut ainsi faire accompagner plus facilement le mobilier par ses monteurs[1].

Transport de porte à porte, évitant de nombreuses manutentions et des risques de détériorisation.

Meilleur contact avec la clientèle.

Economie d'emballage, le camion ramenant régulièrement au dépôt ou à l'usine les emballages, fûts et récipients qui peuvent resservir immédiatement. Le fait est d'importance pour les brasseries, firmes d'essence et d'huiles, maisons d'alimentation, marchands de vin, etc... D'autre part, la marchandise, mieux surveillée, supportant moins de manipulation, exige un emballage moins perfectionné. Enfin, l'emploi des camions-citernes, permet aux firmes d'essence et d'huile de supprimer complètement l'emballage et d'alimenter rapidement les dépôts d'essence.

Les camions sont d'autre part, et à peu de frais pour leurs propriétaires, une *réclame ambulante.*

1. Les énormes voitures des établissements Legall « Primarios », et du « Palais du Mobilier » sillonnent ainsi les routes du Protectorat.

Le développement de la camionnette et du camion automobile particuliers, ajouté aux effets de la crise économique, a restreint le trafic possible des diverses entreprises de transport. On peut d'ailleurs considérer les transports qu'ils effectuent, comme définitivement perdus pour ces entreprises comme pour les chemins de fer[1].

Section II. — Les raisons de la concurrence du rail et des entreprises de transport sur route.

Ne tenant plus compte des véhicules individuels, nous nous proposons maintenant de rechercher les causes spéciales de la concurrence victorieuse que font aux chemins de fer marocains les entreprises régulières de transport.

Porte à porte.

Principal avantage du camion automobile : le transport direct de domicile à domicile, fait disparaître, en effet, les frais de camionnage du domicile de l'expéditeur à la gare de départ, et de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, que nécessitent les transports par voie ferrée, et qui sont d'autant plus lourds que les distances sont plus petites. Il évite les manutentions au départ et à l'arrivée, avec ses pertes de temps, ses risques d'avaries.

Il réduit et quelquefois supprime les frais d'emballage et de sacherie en même temps qu'il fait disparaître les risques de vol et les longues formalités qu'ils entraînent (Le conducteur du camion en effet peut facilement surveiller le chargement qu'il transporte et contrôler les manutentions qui peuvent avoir lieu ; en cas de manquant, le client du camion se trouve payé sur l'heure et sans aucune formalité en opérant une retenue sur le prix du transport).

Facteur d'économie dans le personnel, il supprime les frais éventuels de magasinage si le client ne peut venir retirer en temps voulu sa marchandise.

Cet avantage est le même pour les colons, qui prennent l'habitude de vendre leurs récoltes, légumes ou fruits, sur

1. Cf. A. Demangeon, « Le rail et la route » dans les *Annales de Géographie*, 15 mars 1930, p. 123.

pied, à un grossiste amenant ses camions et son personnel[1]. Mais, jusqu'à ces derniers temps du moins, cette supériorité de l'automobile était compensée pour le transport des céréales par sa faible capacité et les colons, pressés d'arriver au port d'embarquement avant que le chiffre du contingentement d'exportation ne fût atteint, continuaient de recourir aux chemins de fer pour ces expéditions massives.

D'autre part pendant la campagne des céréales les chemins de fer organisaient un service automobile de « ramassage » dans les fermes. Enfin la création des docks-silos, tous reliés aux gares par un embranchement, a permis aux chemins de fer de lutter victorieusement contre la concurrence automobile. Le « porte à porte » par le chemin de fer se réalisait du dock-silo du centre agricole au dock-silo du port d'embarquement. Mais aujourd'hui à la suite de la mévente des produits agricoles, les docks-silos sont pleins et cette marchandise, ne nécessitant plus des expéditions massives, est de plus en plus accaparée par l'automobile.

Souplesse.

L'avantage du transport direct de domicile à domicile n'existe pas en ce qui concerne le transport des voyageurs.

Si le particulier qui voyage dans son automobile, part de chez lui et arrive au lieu même de destination, le client de l'autocar doit le joindre aux points de départ et le quitter aux points terminus ou à des arrêts fixes. Mais tandis que les gares de chemins de fer se trouvent, d'une façon générale, et pour des raisons d'esthétique ou de sécurité, éloignées des villes[2], les gares des lignes régulières d'automobiles se trouvent toutes situées au cœur de la cité, et le

1. A ce sujet il faut signaler que le « porte à porte » était réalisé il y a quelques années par les chemins de fer à voie de 0 m. 60. Certains colons ayant une ferme à proximité de la voie pouvait obtenir l'autorisation de construire à leurs frais en embranchement qui allait jusque dans leur grange. Il leur suffisait alors de prévenir la gare la plus voisine par téléphone de leurs besoins en wagons, pour les obtenir au prochain convoi et les accrocher chargés au convoi suivant.

2. Cf. comte de La Revelière, *op. cit.* — La gare de Rabat-Ville faitexception, mais elle est souterraine et le rail traverse la ville en tunnel, ce qui n'a pas peu contribué à élever le prix de la construction (cf. Mechin, *op. cit.*, p. 188).

plus souvent, il existe une gare dans la ville européenne et une autre dans la ville indigène. Ainsi à Casablanca, les véhicules spécialisés dans le transport des Indigènes prennent tous le départ de la place des Alliés, située au milieu de la route de Mediouna où se trouve rassemblé le commerce indigène de gros et de demi-gros, et à proximité de la nouvelle ville indigène. Pour la clientèle européenne et juive, le point de départ est la place de France, centre des affaires à deux pas du Mellah. A Rabat, c'est le boulevard Galliéni et la place du Marché en plein centre de la ville; à Marrakech où la clientèle est surtout indigène, c'est la place Djema et Fna, au cœur de la ville arabe; à Fès et à Meknès, la situation est la même.

Le mouvement intense qui règne en ces endroits rend difficile le problème de la circulation, d'autant plus que l'activité des transports urbains y est déjà très grande ; en raison de la fréquence des arrivées et des départs de cars, l'encombrement de la chaussée est continu.

Si des raisons d'urbanisme ont été suffisantes pour imposer la construction à grands frais de travaux d'art sur les lignes ferroviaires ou le grand éloignement des gares de chemins de fer, on peut légitimement souhaiter que des raisons de sécurité ou d'amélioration de la circulation amènent l'Administration chérifienne à imposer aux lignes régulières d'automobiles l'établissement de leurs gares en des lieux mieux choisis à ce point de vue.

Les compagnies de chemins de fer, pour pallier à cet inconvénient, ont songé à créer des bureaux de ville qui auraient tout au moins l'avantage de faire connaître l'existence du chemin de fer au public. Mais ils se sont heurtés quelquefois et pour les mêmes raisons d'esthétique, à l'Administration. Ainsi à Marrakech, les services municipaux et le service des Beaux-Arts se sont opposés à l'installation par les chemins de fer du Maroc d'une guérite sur la place Djema-el-Fna pour la vente de billets indigènes. On pensa alors à utiliser un *dellal* (crieur public) pour diriger l'Indigène vers le chemin de fer, mais cette méthode a l'inconvénient de ne pas attacher le voyageur au chemin de fer par l'achat d'un billet.

L'avantage du transport de bout en bout par automobile est d'autant plus évident au Maroc que de nombreux centres ne sont pas desservis par chemin de fer. Au delà des gares terminus, les voyageurs comme les marchandises sont obligés d'emprunter la voie routière. Plutôt que d'être astreints à des transbordements onéreux, à des pertes de temps inévitables, à des formalités doubles, ils préfèrent utiliser l'automobile qui les transporte sans rompre charge.

Les compagnies de chemins de fer ont tenté de remédier à cet inconvénient par des ententes avec certains transporteurs qui devenaient correspondants des chemins de fer. Il existe ainsi des correspondants de Marrakech à Mogador, d'Oued Zem à Kasba Tadla. De Fès à Oujda, avant l'ouverture de la voie ferrée, la C. T. M. assurait le transport des voyageurs du chemin de fer; les formalités se trouvaient simplifiées grâce à la création de billets combinés rail-route. Mais toutes ces dispositions ne font pas disparaître les inconvénients des transbordements et des risques d'avaries pour les marchandises, ni les lenteurs qu'entraîne pour les voyageurs de Mogador par exemple, l'itinéraire en ligne brisée que constitue le parcours Casablanca-Marrakech-Mogador, alors que des services automobiles relient directement Mogador à Casablanca.

L'automobile tire un autre avantage de l'indépendance de ses itinéraires, tandis que le chemin de fer est lié à des parcours déterminés, à des arrêts fixés une fois pour toutes. Cette souplesse permet à l'automobile d'accélérer sa vitesse en usant de raccourcis ou de routes directes de tel lieu à tel autre. De Casablanca et de Rabat à Fès le chemin de fer fait un détour par Port-Lyautey et Petit-Jean, tandis que l'automobile emploie la ligne directe par Tiflet et Khemisset. De Fès à Marrakech l'automobile ne tardera pas à être grandement avantagée avec l'achèvement de la « route de l'Atlas » qui reliera ces deux centres en longeant la montagne. De Casablanca à Tanger aussi le trajet est plus long par chemin de fer. Sur cette relation l'automobile est en outre favorisée par la puissance d'attraction, prévue en

1912[1], que les ports de Tanger et de Ceuta exercent sur les courants de trafic rapide entre le Maroc occidental et l'Europe. M. Célérier[2], a déjà noté la « limitation de Casablanca comme port de vitesse » et M. Hoffherr en a donné une idée « en signalant qu'au cours du mois de juin 1931, 1.800 permis internationaux de conduire ont été sollicités du service compétent de Rabat par des automobilistes désireux d'utiliser la route espagnole[3] ».

Cette situation paraît d'autant plus grave pour les chemins de fer marocains que le trafic des voyageurs européens prend toute son importance à l'époque des vacances, « nomadisme saisonnier » qui est d'ailleurs commun à toutes les colonies.

Pour enrayer cette concurrence, des améliorations ont été apportées à la voie et à la traction. La vitesse des trains a été accélérée, et le trajet Casablanca-Tanger s'effectue aujourd'hui en 8 h. 11 au lieu de 9 h. 38 précédemment. Des trains de nuit ont été mis en service; un train direct de Casablanca à Paris ou Bordeaux via l'Espagne est mis en service le 1er juillet de chaque année.

1. « Il est clair que les ports de Tanger et de Ceut exerceront sur les courants de trafic rapide entre le Riff oriental, le Gharb, la région de Fès-Meknès, la Chaouïa, le Sultanat de Marrakech, voire le Sous — autrement dit l'Ouest marocain (près des 3/4 du Maroc) d'une part, et l'Europe Occidentale et Centrale d'autre part, une puissance d'attraction contre laquelle on ne luttera pas, quelles que soient les énormes dépenses que l'on puisse engager dans la construction des ports artificiels sur la côte de l'Atlantique. » — Henri Michel, « Voies et moyens de pénétration économiques au Maroc » dans la *Revue politique et parlementaire*, 10 mars 1912, p. 535-69.

2. J. Célérier, « Les fonctions économiques du port de Casablanca », dans la *Rev. de géographie marocaine*, mars 1931.

3. R. Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 70. — Cf. aussi A. E. Sayous, « Le Maroc espagnol » dans la *Revue économique internationale*, juillet 1931, p. 7-50, et Eyquem, *op. cit.*, p. 78-79

L'attraction de la voie espagnole s'intensifiera encore avec la mise à exécution du projet de tunnel sous le détroit de Gibraltar dont on ne cesse de parler depuis longtemps.

Mais on ne peut encore prévoir si cette création sera faite au profit de l'automobile ou du chemin de fer. Sans doute la plupart des études entreprises à ce sujet depuis celle du marquis de Camarrassa, présentée à la Conférence d'Algésiras jusqu'aux récents travaux de l'ingénieur Jevenois parlent d'un tunnel ferroviaire. Mais les partisans de l'autostrade sous-marin sont nombreux et ont un argument sérieux dans la différence d'écartement des voies ferrées du Maroc, de l'Espagne et de la France.

La souplesse de l'automobile lui permet aussi des arrêts plus rapprochés, tandis que les frais d'établissement d'une gare ou d'une station de chemin de fer, les charges du personnel destiné à l'occuper, hors de proportion avec le trafic possible du centre desservi, s'opposent à cette multiplication. Cette supériorité de l'automobile est évidente au Maroc, pays jeune, et dont l'économie n'est pas sortie de l'ère des tâtonnements. Sans itinéraire fixe, le pneu se porte où le trafic, momentanément plus intense, ne justifie pas la création d'une ligne définitive.

L'automobile peut mieux se plier aux besoins de la clientèle[1], ses itinéraires, ses horaires aussi, peuvent facilement se modifier au gré des événements, selon les jours et les saisons. C'est un avantage sérieux pour l'habitué des « souks », marchés intermittents. Le « soukier » peut arriver exactement à l'ouverture du marché, en partir à sa fin. De plus les transporteurs ont l'habitude de transporter gratuitement le matériel de souk de leur client (toile de tente, piquets, chouari, etc.). Au contraire, les horaires fixes des chemins de fer, établis surtout en raison des besoins de la clientèle des points extrêmes d'arrivée et de départ, ne coïncident nécessairement pas avec les exigences des clients des petites gares intermédiaires qui desservent les souks. Les compagnies ont bien songé à créer sur ces relations, des trains légers les jours de souks avec des horaires appropriés, mais les frais de leur mise en marche ne paraissent pas compatibles avec les faibles résultats qui seraient acquis, d'autant plus que les transporteurs automobiles (souvent indigènes eux-mêmes) réagiraient immédiatement en avilissant leurs tarifs.

A cette « élasticité » des horaires et des itinéraires, s'ajoute surtout pour le transport des voyageurs, l'avantage de départs plus fréquents. « Plus une même entreprise offre des départs fréquents, des correspondances multiples dans

1. Cette faculté d'adaptation aux besoins de la clientèle est quelquefois poussée à l'extrême. Au cours de l'enquête que nous avons menée tant auprès des compagnies régulières de transport, que des petits transporteurs, on nous a cité ce cas typique : l'expéditeur de légumes frais voyage gratuitement avec sa marchandise; il fait arrêter le camion à Rabat près du marché où il vend à la criée une partie de sa marchandise, et repart ensuite sur Casablanca pour y livrer le reste.

des directions variées, plus elle procure des commodités à la clientèle[1] ».

La faible capacité d'un car comparativement à un train de voyageurs, lui permet d'opérer par petites unités fréquentes. L'autocar donne parfois ici l'illusion de la voiture particulière et atténue largement pour son usager l'inconvénient déjà signalé de l'assujettissement aux horaires. Les chemins de fer, en France et à l'étranger, ont largement remédié à ce désavantage par la mise en service d'autorails qui n'existent pas encore au Maroc. La supériorité de l'automobile à ce point de vue est incontestable. Entre Casablanca et Rabat par exemple, il n'existe que 5 trains de voyageurs par jour, tandis que la C. T. M. a organisé treize relations journalières à quoi s'ajoutent les nombreux départs de la « Valenciana », les six services assurés journellement par la « Minerva », et l'infinité de véhicules des petits transporteurs européens et indigènes. Et cette « illusion » est d'autant plus grande pour la clientèle des petites entreprises de « transports occasionnels » que les voyageurs peuvent s'arrêter, monter et descendre où et quand il leur plaît.

La faible capacité de l'automobile constitue en une certaine manière, un avantage aussi pour les camions qui « se prêtent beaucoup mieux que les wagons d'un train au transport de marchandises fragmentées », car « la véritable utilisation d'un train consiste à composer le convoi avec le maximum de wagons entièrement chargés et parcourant une longue distance sans rompre charge[2] ».

Au Maroc où, en dehors des pointes saisonnières, le trafic possible est restreint, cet avantage du camion est d'autant plus marqué qu'il permet une circulation plus rapide des marchandises. De gros centres comme Fès, Meknès et Marrakech ont des battements de plusieurs heures dans la succession des trains qui les desservent, et c'est là une perte de temps dont les effets se font sentir surtout dans les rapports du commerce de détail. Grâce à l'automobile le détaillant de l'intérieur peut livrer ou mettre sur le marché

1. Colson, *Cours d'économie politique*, Paris, Alcan, 1907, t. VI, p. 292.
2. Demangean, art. cit., p. 123.

des marchandises achetées le matin même au grossiste de Casablanca.

Vitesse.

Le réseau routier ne comporte aucun passage à niveau. Conçu et construit pour l'automobile, il lui permet d'atteindre des vitesses exceptionnelles[1].

D'autre part, l'automobile ne se heurte pas au Maroc « à tous les embarras qu'on peut rencontrer en pays d'occupation ancienne : pullulement des habitations rurales, morcellement des champs cultivés, densité des maisons dans les banlieues suburbaines[2]. » Les autocars de la C. T. M. par exemple effectuent le trajet Rabat-Casablanca (90 km. environ) en une heure et demie; c'est-à-dire à une vitesse moyenne de 60 km. heure. Mais, sur cette même relation, la vitesse des trains électriques est sensiblement identique. En général, la vitesse moyenne horaire de l'autocar dépasse 50 km., tandis que celle du camion est voisine de 30 km.

Les dirigeants des compagnies de chemins de fer n'ont pas cessé d'apporter toute leur attention sur ce problème de la vitesse. Les voies ont été renforcées, les rails alourdis, l'électrification des lignes généralisée. Les vitesses des trains de voyageurs ou de marchandises ont pu être ainsi augmentées.

Vitesse commerciale des C. F. M. (par heure et par kilomètre).

Années	Trains omnibus	Trains légers	Trains mixtes	Trains de marchandises
1923	37	»	30	18
1924	37	»	30	18
1925	37,4	»	21,3	23
1926	44	60	»	20
1927	40,84	48,54	»	21
1928	40,77	49,55	»	24,50
1929	41,57	49,86	»	23,99
1930	46,71	50,70	»	23,45
1931	51,01	53,52	»	25,82
1932	52,05	65,35	»	26,19

1. M.. P. Guérin dans sa thèse *La concurrence de l'automobile et des chemins de fer*, Paris, Sirey, 1931, in-8°, p. 50 donnait comme un cas particulier la vitesse commerciale réalisée par les cars de la C. T. M. sur les longs parcours de Fès à Oujda (358 km.) et de Fès à Casablanca (286 km.); elle ne dépassait pas alors 52 km. horaires.

2. A. Demangeon, art. cit., p. 117.

Dans cette lutte de vitesse, il ne semble d'ailleurs pas que l'un ou l'autre des concurrents doive un jour l'emporter. Sans doute, on peut prévoir que des progrès pourront être réalisés dans l'industrie automobile; mais la multiplication même des véhicules routiers sera de plus en plus, comme le peuplement du pays, une entrave à leur circulation, et déjà des raisons de sécurité ont nécessité une réglementation des vitesses de ces engins. D'autre part les chemins de fer trouveront toujours une limite dans l'état de la voie ferrée qui ne leur permettra pas de dépasser de trop grandes vitesses sans danger pour les usagers.

Les vitesses de l'automobile et des chemins de fer au Maroc sont donc sensiblement égales, et paraissent devoir le rester encore longtemps.

Mais si, au lieu de considérer seulement la rapidité avec laquelle le transport est effectué, on tient compte du temps qui s'écoule entre la livraison et l'expédition de la marchandise, l'automobile l'emporte.

« Ce qui fait la rapidité d'un transport, ce n'est pas, comme on le croit, la vitesse du moteur, ni la durée de la course; c'est le temps qui s'écoule entre le moment où l'on a besoin d'un transport et le moment où il est accompli »[1]. Or les *délais* d'expéditions par fer sont les suivants : les marchandises sont expédiées dans le jour qui suit la date de la remise à la gare; la durée du trajet est calculée, pour les transports en petite vitesse, à raison de 24 heures par fraction indivisible de 75 km.; les expéditions sont mises à la disposition du destinataire dans le jour qui suit celui de leur arrivée effective en gare. D'autre part, les jours fériés ne sont pas comptés dans ces délais. Ainsi, de Casablanca à Rabat (99 km.) une marchandise *peut* mettre par chemin de fer 4 jours, et quelque fois 5 jours, s'il se trouve un jour férié dans ces délais, pour arriver à destination. Si ces délais, limites *maxima* que les chemins de fer sont *tenus* d'observer, ne sont jamais utilisés, il n'en reste pas moins que le client du chemin de fer risque de se les voir appliquer, tandis que par camion automobile, la durée

1. R. Doux, Observations sur l'exploitation des chemins de fer, Ve Congrès national des travaux publics français, Paris, 8, 9 et 10 décembre 1924.

maxima de ce transport excède rarement 5 heures de domicile à domicile.

Cette rapidité est un des plus gros avantages de l'automobile au Maroc. Le commerçant indigène, en général à court d'argent, utilise de préférence le moyen de transport qui lui permet d'arriver à un roulement rapide de ses fonds. La vitesse des expéditions et des échanges ne l'oblige pas à entretenir de gros stocks de marchandises qui le forceraient à avoir des magasins spéciaux. Ses riques de pertes en magasin (vol, incendie, déchets, etc...) sont moindres, et il n'a pas trop à se préoccuper des hausses ou des baisses possibles. L'automobile lui permet de continuer à tenir son petit négoce de détail dans une minuscule échoppe. La majeure partie des marchandises d'alimentation et surtout ce que vend le commerçant indigène est donc acheminé par camion.

Le transport des primeurs est acquis à l'automobile en raison de la faible distance qui sépare le centre de production du port d'embarquement. En effet « les zones de primeurs sont autour des ports, qui sont aussi les grandes villes marocaines.... la zone s'étend le long de la côte occidentale, depuis Kénitra jusqu'au sud de Mazagan[1] » Nécessitant des transports rapides et directs, sans transbordement, les primeurs marocains sont destinés à l'automobile. L'accroissement du chiffre de leurs exportations qui passe de 1.900 quintaux en 1922 à 99.123 quintaux (non compris les fruits) en 1931 et à 113.402 quintaux en 1933, reste tout à l'avantage de ce véhicule.

Il en est de même pour le tranport de la marée.

Régularité.

La souplesse de l'automobile, sa faculté de se plier aux exigences et aux besoins de la clientèle se retourne ici contre elle.

Tous les jours, en toutes saisons, quel que soit le trafic possible, les trains circulent selon des horaires réguliers

1. Elisabeth Clevenot, « La production des primeurs dans l'Afrique du Nord et leur commerce d'exportation », Paris, *Soc. d'éd. géogr. maritimes et coloniales*, 1933, p. 80. — Cf. aussi *Bull. économique du Maroc*, n° 3, janv. 1934, « La culture des primeurs au Maroc », p. 148-154.

sur les lignes qu'ils desservent, tandis que beaucoup de services automobiles sont saisonniers. Alors que dans certains centres on n'est pas toujours sûr de trouver un car ou un camion automobile au moment où l'on en a besoin les clients du chemin de fer trouvent le train à l'heure indiquée pendant toute l'année. C'est ce que soulignait M. Beauclair à la séance du 3 février 1932 du Conseil du Gouvernement : « La région de Mazagan est sans chemin de fer. Vous lui aviez donné un chemin de fer à voie de 0 m. 60 parce qu'elle n'a pas de voie large. Nous ne protestons pas si vous nous retirez cette voie, mais nous vous demandons de ne pas nous abandonner aux camions automobiles qui existent ou qui n'existent pas suivant les époques[1] ».

D'autre part, l'élasticité même des horaires des transports automobiles est souvent pour le voyageur une perte de temps ou une cause de mécontentement. Il est impossible de connaître à l'avance les heures exactes d'arrivées ou de départ des cars automobiles.

Sans doute, certaines entreprises sérieuses comme la C. T. M. publient leurs horaires et s'efforçent de les faire strictement observer par leurs mécaniciens. Elles n'y parviennent pas aisément car la régularité de marche d'une automobile reste sujette à tous les incidents qui peuvent se produire sur une voie dont elle n'est pas maîtresse. L'exactitude des horaires d'une entreprise de transport reste nécessairement relative.

En outre, la plupart des autres entreprises, et surtout les petits transporteurs, cherchent avant tout à « remplir » leurs voitures et, attendant le client, elles ne peuvent avoir des horaires réguliers.

Cet inconvénient a plus d'importance encore pour le transport des marchandises, et la régularité du chemin de fer est pour le commerçant ou l'homme d'affaires une garantie sérieuse.

Les heures d'arrivée et de départ d'un train sont exactement connues à l'avance ; la marche des trains au Maroc.

1. Comptes rendus des séances du Conseil du Gouvernement, Session du Budget, séance du 3 février 1932 au matin.

est régulière; le nombre des retards relativement minime. En 1932, par exemple, les C. F. M. n'ont enregistré pour l'ensemble (6.549 trains) que 229 retards de 15 à 60 minutes et 29 de plus d'une heure.

De plus, il est nécessaire, pour être certain d'obtenir une place sur un autocar, de retenir sa place à l'avance.

Au contraire, le client du chemin de fer n'a pas à s'inquiéter de retenir sa place, les compagnies étant tenues de transporter tous les voyageurs qui se présentent à leurs gares pour emprunter les trains réguliers annoncés au public.

Enfin, les chemins de fer doivent observer le « principe d'égalité » vis-à vis de leurs clients. Aucun traité particulier, aucun tour de faveur ne peut être accordé. L'égalité de traitement la plus absolue doit être maintenue entre voyageurs, expéditeurs et destinataires, tant dans l'exécution matérielle des transports que dans la perception des taxes. Au contraire les camionneurs sont maîtres de leurs tarifs comme de l'exécution de leurs transports.

Cette régularité du chemin de fer constitue pour lui un sérieux avantage sur l'automobile, permettant à la clientèle de régler rationnellement son emploi du temps. Mais ce facteur n'intervient encore que faiblement dans l'esprit des Indigènes.

Sécurité.

Si la régularité n'est pas une des causes qui attirent à l'automobile une clientèle plus nombreuse, ce n'est pas non plus par une sécurité plus grande que peut s'expliquer sa concurrence victorieuse[1]. L'absence de statistiques exactes ne permet pas de fournir les chiffres des accidents dus à l'automobile, mais la lecture de la presse locale est édifiante. Il suffirait, au reste, d'avoir vu les véhicules employés par les petits transporteurs et surtout par les transporteurs indigènes, danger permanent, et pour leurs clients, et pour les autres usagers de la route. L'état du

1. Depuis 1926 les C. F. M. n'ont enregistré aucun voyageur tué ou blessé par accident. Il y en seulement 19 tués par imprudence et 9 blessés étrangers à la compagnie. Parmi les agents on signale seulement 4 tués es 5 blessés.

matériel employé n'est d'ailleurs pas le seul facteur de la sécurité du transport. Elle résulte encore des conditions rigoureuses de recrutement du personnel et de la mise en jeu de la responsabilité des accidents, des pertes,des avaries, des retards, etc... A cet égard, la supériorité des chemins de fer est incontestable. Ils utilisent une voie qui leur est propre et sur laquelle ils peuvent régler la circulation à leur guise. La compétence professionnelle du personnel des chemins de fer est supérieure à celle du personnel de l'automobile.

D'importants services de l'Administration des chemins de fer sont chargés d'entretenir et de réparer le matériel fixe et roulant, de surveiller la marche des trains, d'assurer en un mot la sécurité. Le personnel de ces services est choisi et subit à son entrée au service de la compagnie un examen professionnel. Des précautions spéciales sont prises à l'égard des mécaniciens. Un stage suffisant comme chauffeur, des épreuves sévères *d'aptitude physique* et des *garanties morales*, une sage progression dans la conduite de machines de plus en plusrapi des sont exigées. Les agents de l'exploitation, chargés du service de la « Sécurité », sont recrutés parmi les meilleurs au point de vue professionnel et moral et après un examen spécial.

Rien de semblable dans la plupart des entreprises de transports automobiles. Aucune direction technique n'est nécessaire, un contremaître éprouvé suffit à diriger un atelier de réparation d'autant plus que les pièces détachées abondent.

Il est plus difficile d'être mécanicien d'une locomotive que conducteur d'une automobile. Si d'un côté une longue formation professionnelle est nécessaire pour se présenter avec chance de succès à un examen sérieux, de l'autre une expérience de quelques semaines suffit pour savoir conduire. Une simple et rapide épreuve pratique, dont la difficulté varie d'ailleurs avec les lieux, permet à des milliers de personnes de s'intituler chauffeurs ou de s'établir transporteurs et de se lancer sur la route.

L'augmentation progressive des vitesses pratiquées en raison de la concurrence des transporteurs entre eux,

vient encore aggraver cette insécurité. Le danger est d'autant plus grand que bien des véhicules n'ont pas été construits pour supporter de pareilles vitesses. Certaines entreprises, comme la C. T. M., par exemple, ont modernisé et rénové leurs véhicules de façon à leur permettre de tenir sans danger de grandes vitesses. Mais la surface utilisée, en raison de l'empattement obligé du car, croît proportionnellement à l'augmentation des vitesses, et les routes marocaines, n'ont certes pas été construites pour les « monstres » qui y roulent aujourd'hui.

La plupart des petits entrepreneurs marocains sont, en outre, dans une situation financière plus que difficile. Survienne un accident, ils sont incapables de payer les indemnités nécessaires, d'autant que jusqu'à ces derniers temps presque tous négligeaient de faire la dépense de l'assurance. Et même, dans ce cas, le voyageur accidenté ou le client qui a perdu sa marchandise risquent fort de ne pas rentrer dans leurs frais, après de coûteux procès, car la jurisprudence en matière d'accidents d'automobiles est en pleine évolution[1].

Il faut signaler par ailleurs, la pratique de plus en plus suivie de transporter plus que les arrêtés réglementaires ne l'autorisent ou que ne le prévoit la police d'assurance

Confort.

Malgré les incessants progrès réalisés dans l'industrie automobile, les chemins de fer marocains, outillés dès le début d'une façon toute moderne, l'emportent sur le véhicule routier au point de vue du confort, et le développement de l'électrification du réseau ferroviaire, en supprimant poussières et fumées a accentué cet avantage.

1. Encore faut-il considérer comme réelle la solvabilité des entreprises pratiquant l'assurance contre les accidents d'automobiles. Au cas où la Compagnie d'assurance serait insolvable, les garanties offertes par l'assurance aux clients de l'automobile seraient illusoires. Aussi bien le Gouvernement français pour prévenir cet état de choses a-t-il déposé le 2 décembre 1933, sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi tendant à instituer un contrôle de l'Etat sur ces « entreprises privées d'assurances contre les risques d'accidents causés par les véhicules automobiles » (cf. Documents parlementaires, Chambre, Annexe n° 2624, session extraordinaire, séance du 2 décembre 1933).

Il faut reconnaître cependant que de gros efforts ont été réalisés par certaines compagnies de transport routier, et plus particulièrement par la C. T. M., pour augmenter le confort de leurs cars. Mais ces tentatives, qui nécessitent l'emploi de véhicules de plus en plus lourds et plus larges, se heurtent à l'insuffisance de largeur des routes en même temps qu'elles élèvent le prix de revient de ces transports. La C. T. M. ne persista pas longtemps à employer les cars-couchettes[1], d'autant plus que la clientèle possible de ces transports est forcément très restreinte dans ce pays.

Au contraire, wagons-restaurants et wagons-lits circulent journellement sur le réseau ferré marocain. Sans doute le voyageur indigène de la 4e classe ne jouit pas d'un pareil confort, mais il lui est possible d'aller et de venir, alors que les cars des petits transporteurs ne lui offrent qu'une place très restreinte, ne lui permettant aucune liberté de mouvement et l'empêchant d'emporter avec lui quelques bagages[2].

Autres avantages de l'automobile.

Bénéficiant de l'absence d'un cycle antérieur de relations reposant sur le chemin de fer, l'automobile se trouve en outre favorisée du fait de sa souplesse qui lui permet de se faire connaître jusqu'aux limites les plus reculées de la dissidence, et de l'enthousiasme caractéristique de l'Indigène pour ce véhicule. L'Indigène aime et comprend l'auto qui lui permet d'éviter des formalités nombreuses dont il ne comprend pas le sens, le transporte rapidement et directement au lieu qu'il désire, avec laquelle il n'a pas à se préoccuper d'horaires rigides, lui pour qui l'heure n'existe pas. L'absence de tarifs fixes et la faculté qu'il a de débattre le prix de son voyage flatte ses goûts innés de marchandage.

1. Cf. *Vigie marocaine*, 21 juillet 1931.

2. « Il faut voir ces voitures : à l'intérieur s'écrasent les « Khouyas », des sacs de blé sont entassés sur le toit et sur les sacs sont des Indigènes en équilibre » (Gaignebet dans *Rev. de géographie marocaine*, 4e trimestre 1928, p. 279; cf. aussi Sayous, dans la *Rev. économique intern.*, 1933, « La réglementation des transports en commun de voyageurs, par route au Maroc français », pp. 518-28.

La publicité tapageuse aussi, faite par les transporteurs routiers à l'aide des crieurs publics ou d'ententes avec les « caoudjis » qui leur adressent les Indigènes hébergés par eux la nuit, n'est pas une des moindres causes de sa faveur. Il faut noter encore le « racolage » intensif fait par les démarcheurs de ces entreprises de transport et qui, malgré son interdiction par un dahir, ne peut pratiquement être empêché.

Le camion automobile bénéficie comme l'autocar de ces divers avantages, mais en outre, d'autres causes influent sur la concurrence de plus en plus vive qu'il fait au chemin de fer.

Les compagnies ferroviaires ont en effet organisé dans la plupart des centres importants des « coopératives » de consommation pour leurs agents. Ces coopératives sont naturellement très mal vues des commerçants de ces places qui tiennent le raisonnement suivant : « Puisque les chemins de fer se passent de nous, nous nous passerons d'eux et nous donnerons notre clientèle aux automobiles. »

Les menus achats faits de gré à gré par les divers services de ces compagnies à certains négociants de la place, indisposent les autres. La pratique marocaine de la commission ou « fabor » ne manque pas de jouer un rôle important auprès des transitaires, des directeurs de succursales de l'intérieur, qui donnent systématiquement la préférence aux transporteurs routiers qui ont pris le soin de leur verser un petit « appoint » pour le tonnage reçu.

Il faut noter encore la pratique de plus en plus suivie par les entrepreneurs de transport de se transformer en « banquiers » de leurs clients. Ils avancent des fonds aux commerçants des places qu'ils desservent, et les négociants trouvent ainsi une raison de plus de leur rester fidèles. De plus, un gros client de la C. T. M. par exemple, voyage en principe gratis sur les cars de cette entreprise.

Mais la concurrence automobile sur le trafic des marchandises s'exerce surtout « à la descente », et ceci tient surtout à la physionomie générale de l'économie marocaine. Le Maroc importe plus qu'il n'exporte. Le trafic dans le sens de la côte vers l'intérieur (« à la montée ») est donc supé-

rieur au trafic dans le sens inverse, en dehors des pointes saisonnières que constituent les campagnes de céréales.

Le nombre des moyens de transports déjà supérieur aujourd'hui au trafic possible « à la montée », se trouve très disproportionné par rapport au trafic de descente[1]. La lutte est donc plus vive dans les « ports intérieurs » de Marrakech, Fès ou Meknès qu'à Casablanca ou à Port-Lyautey, et les transporteurs plutôt que de « descendre » à vide, transportent à des prix dérisoires. Ces tarifs routiers de « descente » sont d'autant plus bas qu'en général les prix exigés pour la « montée » ont permis aux transporteurs de couvrir leurs frais d'aller et de retour. Grâce à la faible capacité relative des véhicules automobiles, le camionneur peut assez facilement obtenir au départ de Casablanca ou de Port-Lyautey un « tonnage de fond » dont le prix de transport égale le prix de revient du voyage aller et retour. De ce fait, toutes les marchandises transportées en sus de ce « tonnage de fond » constituent son bénéfice net. Les petits colis chargés en cours de route, les chargements opérés au retour sont donc taxés à des prix excessivement bas[2].

De ce fait, la situation des chemins de fer est d'autant plus critique que c'est surtout pour le trafic de « descente » que leur supériorité technique pourrait leur donner avantage. Les marchandises d'importation sont en effet constituées surtout par des denrées, produits d'alimentation ou produits manufacturés, dont le faible volume, la divisibilité, la cherté, la nécessité d'être transportées rapidement font des matières toutes désignées pour le camion automobile. Celui-ci peut donc maintenir sans gros danger des prix de transport assez élevés.

Les marchandises d'exportation sont surtout constituées par des marchandises lourdes, à fort tonnage, ne supportant pas des tarifs trop élevés, ne nécessitant pas d'une façon générale des délais de transports très brefs. Les qualités techniques du chemin de fer « outil collectif » pour « transports massifs » devraient donc lui attribuer presque

1. Cf. *supra*, p. 115.
2. Sur le calcul du prix de revient d'un camion cf. *infra*, p. 157, note 1.

le monopole du transport des marchandises d'exportation; mais il se heurte ici encore au camion non plus en raison de ses qualités techniques, mais en raison de l'avilissement des tarifs de « descente ».

Section III. — La question tarifaire.

La comparaison à ce point de vue entre les deux modes de transport est d'autant plus ardue que les principes de tarification appliqués par les transporteurs routiers et par les chemins de fer sont totalement différents.

Tandis que les premiers appliquent le système naturel de tarification, « c'est-à-dire qu'ils ne tiennent compte que du *poids* et du *volume* des marchandises et ne s'inquiètent ni de sa nature ni de sa valeur », les seconds doivent pratiquer le « système *ad valorem*... c'est-à-dire que la base de leur tarification est la *valeur* de la marchandise[1] ». Le système tarifaire des chemins de fer du Maroc, en effet, a été basé sur celui de la Métropole[2]. Or les tarifs ferroviaires métropolitains ont été établis à une époque où les chemins de fer possédaient le monopole de transports terrestres, et l'on s'est efforcé à ce moment d'obtenir un rendement d'utilité plus qu'un rendement en valeur : les marchandises chères et légères supportant un tarif élevé compensant ainsi les bas prix appliqués aux marchandises lourdes et bon marché qui n'auraient pu supporter un coût de transport trop élevé. Au Maroc, où les chemins de fer ont été créés à une époque où l'industrie automobile menaçait déjà d'« écrémer » leur trafic, une base de tarification toute différente aurait dû être appliquée, puisque le problème était nouveau et que le monopole des chemins de fer ne pouvait exister.

1. Baudoux (Fernand), « Les transports combinés », dans la *Rev. écon. intern.*, oct. 1933, p. 119-141.

2. Cf. « Exposé des motifs au projet de loi portant approbation de la Convention de concession des C. F. M., Supplément au *Bull. of.*, n° 415 du 5 octobre 1920.

Tarifs voyageurs.

Cependant la mise en exploitation des chemins de fer fut fort appréciée car ces tarifs étaient inférieurs à ceux pratiqués jusque là par les transporteurs routiers, et l'on a pu dire avec quelque raison que, dans cette lutte du rail et de la route au Maroc, les chemins de fer avaient, les premiers, engagé la bataille. D'autant plus que pour amener à eux la clientèle indigène, ils avaient créé une 4e classe, comportant un tarif spécial (le G. V. 2*bis*-102*bis*) calculé par voyageur et par kilomètre et suffisamment bas.

Mais en raison de la baisse du franc, les tarifs ferroviaires durent être relevés en 1926 (25 octobre)[1].

Ces élévations permirent aux transporteurs de reprendre une partie de la clientèle des chemins de fer. Leur concurrence, insignifiante au début, s'aviva à mesure que les tarifs routiers baissèrent en même temps que les prix des véhicules et des carburants, tandis que les tarifs ferroviaires sont restés les mêmes pour les trois premières classes de voyageurs.

Pour lutter contre cette concurrence, les chemins de fer se sont contentés de créer des cartes de circulation à prix réduits pour les voyageurs de commerce, des « cartes d'abonnement » pour les élèves, professeurs, apprentis et jeunes ouvriers; d'augmenter la durée de validité des billets d'aller et retour; d'établir des prix spéciaux pour les voyageurs à destination des stations balnéaires, etc...

Mais si les tarifs généraux des trois premières classes de voyageurs n'ont pas subi de remaniement depuis 1926, les tarifs de la 4e classe ont été progressivement abaissés depuis cette date.

C'est en effet sur la clientèle indigène que s'exerce principalement la concurrence des transporteurs routiers.

1. Dahir du 21 octobre 1926. Les taux de relèvement autorisés furent les suivants :

Voyageurs :	1re classe	néant
—	2e —	5 %
—	3e —	18,75 %
—	4e —	30 %
G. V.		20 %
Marchandises :	tarifs généraux	30 %
—	— spéciaux	de 7,50 à 15 %

Si une bonne partie des voyageurs européens ont abandonné le chemin de fer pour la voiture individuelle, c'est au profit du car automobile surtout que s'effectue la baisse du trafic de la 4e classe des compagnies ferroviaires. D'autre part, c'est la clientèle indigène qui est le plus importante.

Pour lutter contre cette concurrence, les chemins de fer du Maroc ont non seulement abaissé leurs tarifs, mais transformé leur système de tarification. Le 15 février 1928 le G. V. 2*bis*-102*bis* était annulé et remplacé par un tarif G. V. 7, comportant des prix fermes de relation à relation, calculés sur la base de 0 fr. 10 par voyageur et par kilomètre, et arrondis aux 50 centimes.

La réduction fut assez importante ainsi qu'on en peut juger par les quelques exemples suivants :

Relations	*Prix d'un billet* avant le 15 février 1928	*Prix d'un billet* après le 15 février 1928
Casablanca-Rabat	11 fr. 55	9 fr.
Casablanca-Port-Lyautey	16 fr. 65	13 fr.
Casablanca-Kourigha ...	18 fr. 05	15 fr.
Casablanca-Oued Zem ..	23 fr. 15	19 fr.
Casablanca-Marrakech ..	31 fr. 85	24 fr.

Cette réduction ne tarda pas à être insuffisante en raison de la chute des prix des petits transporteurs qui se montrèrent particulièrement menaçants sur les lignes du Sud. Il fallut, sur ces lignes, procéder àde nouveaux remaniements.

De Casablanca à Oued Zem le prix ferme fut porté de 19 à 15 fr., le 1er février 1931 et à 9 fr., le 20 mai 1933 ; sur la relation Casablanca-Marrakech, le prix fut ramené de 24 à 15 fr., pour les trains de voyageurs de jour, et à 12 fr., pour les trains mixtes de nuit, le 18 mai 1933. De Casablanca à Settat, les voyageurs indigènes ne paient plus depuis le 20 mai 1933 que 4 fr. au lieu de 8 fr. précédemment. Ces prix fermes ne sont ainsi calculés que sur la base de 6 à 5 centimes par voyageur et par kilomètre.

Cette baisse donne une idée de la sévérité de la lutte menée par les chemins de fer contre les petits transporteurs. Ceux-ci arrivent cependant à les concurrencer en pratiquant des tarifs encore plus bas qui leur permettent tout juste de ne pas mourir de faim. Il est impossible de connaître d'une façon exacte ces tarifs qui varient d'ailleurs selon les régions et les époques et aussi dans la même journée sur la même place selon le nombre de voyageurs qui se présentent et la concurrence possible à chaque moment. Sur la relation Casablanca-Rabat, ils varient entre 6 et 4 francs, c'est-à-dire qu'ils sont inférieurs à 0 fr. 05 par voyageur et par kilomètre.

Tarifs des Messageries et bagages en grande vitesse.

Pas plus que les tarifs généraux de voyageurs, le tarif général de marchandises en grande vitesse qui est de 1 fr. 296 la tonne kilométrique (majoration de 20% du dahir de 1926 comprise) n'a subi de remaniements depuis cette date.

Cependant, quelques tarifs spéciaux applicables à des marchandises déterminées ont été créés. Ainsi le G. V. 3-103 fut institué le 10 août 1928 pour le transport des denrées et du lait. Il fut remanié le 20 avril 1933, en même temps que l'on accordait la gratuité du transport en retour des bidons vides.

Pour le transport des journaux et almanachs un tarif spécial, le G. V. 18-118 fut établi le 1er août 1933.

Mais si ces deux nouveaux tarifs ont rencontré la faveur du public, le camion et la camionnette l'emportent pour les autres marchandises de détail en raison de leurs avantages propres.

Tarifs des marchandises transportées en petite vitesse.

C'est surtout pour le transport des marchandises en petite vitesse que les chemins de fer marocains ont eu à souffrir de la concurrence automobile.

C'est là aussi que la « lutte des tarifs » est la plus vive. Devant les attaques journalières des transports routiers, les chemins de fer ont du réagir non seulement en amélio-

rant les conditions de transport, mais aussi et surtout en aménageant constamment leurs tarifs pour les mettre à la parité de ceux des camions. Au fur et à mesure que certaines marchandises leur échappaient, ils se sont efforcés de les ramener à eux en créant pour elles de nouveaux tarifs spéciaux, ou en abaissant les tarifs antérieurs.

On peut dire que désormais les *tarifs généraux des chemins de fer n'ont plus qu'une existence virtuelle*, car toutes les marchandises transportées par voies ferrées bénéficient à l'heure actuelle de tarifs spéciaux.

Cependant, jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer n'avaient pas trop été inquiétés par la concurrence automobile, en raison du petit nombre de camions existants comparativement au fret possible, et aussi grâce aux tarifs spéciaux qui existaient. Ces tarifs n'avaient d'ailleurs pas été créés pour lutter contre le camion; ils avaient été imposés aux chemins de fer pour favoriser l'essor du Maroc, ses exportations de céréales, d'animaux, de minerai, de crin; pour faciliter le développement de l'industrie du bâtiment, pour défendre contre l'étranger la production industrielle insuffisamment protégée par les taxes douanières.

Tels furent entre autres : Le P. V. 2-102 pour les céréales, graines, farines, etc;
Le P. V. 10-110 pour les chaux, ciments et plâtres;
Le P. V. 11-111 pour les briques et tuiles;
Le P. V. 22-122 pour les amendements et engrais;
Le P. V. 23-123 pour les pailles et fourrages;
Le P. V. 113 pour le minerai de plomb de Missour, etc.

C'est dans le même esprit que le taux de majoration autorisé en 1926 fut très faible pour ces tarifs qui restèrent ainsi inférieurs aux prix des transporteurs[1].

1. Cf. *supra*, p. 79 et *infra*, p. 161. Sur les relations non parallèles aux chemins de fer les tarifs des camionneurs restaient encore très largement supérieurs à ces prix. « Au delà de ces deux villes [Meknès et Fès] les produits d'importation ou d'exportation sont véhiculés à l'aide de camions dont les tarifs toujours plus élevés que ceux des voies ferrées se trouvent multipliés par deux ou par trois là où le chemin de fer ne peut les concurrencer » (cf. Eyquem, *op. cit.*, p. 203). Cf. aussi Caïd Reha, *La Situation au Maroc. Pour la paix par le rail* dans *l'Afrique française*, déc. 1929, p. 448-52.

Prix par tonne (manutention et frais accessoires non compris).

Relations	Distance	P. V. 1/101	P. V. 2/102	P. V. 10/110	P. V. 11/111	P. V. 23/123
De Casablanca à Fedhala	24	55,20	8,30	6,70	6,70	8,65
Rabat-Agdal	86	197,80	29,65	24,05	24,05	30,95
Port-Lyautey	128	294,40	44,15	35,80	35,80	46,10
Petitjean ..	213	489,90	73,50	59,55	59,55	76,70
Meknès	268	616,40	92,45	74,90	74,90	96,50
Fès	324	745,20	111,80	90,55	90,55	116,65
Ber Rechid	42	96,60	14,50	11,75	11,75	15,10
Settat	73	167,90	25,20	20,40	20,40	26,30
Kourigha ..	139	319,70	47,95	38,85	38,85	50,05
Oued Zem .	178	409,40	61,40	49,75	49,75	64,10
Ben Guerir	173	397,90	59,70	48,35	48,35	62,30
Marrakech-Gueïiz ...	245	563,50	84,55	68,50	68,50	88.20

Mais avec la baisse des prix des véhicules et des carburants, l'augmentation du nombre des transporteurs et la diminution du trafic, la concurrence des transporteurs entre eux ne tarda pas à naître, entraînant l'avilissement des prix de transport et l'afflux des camions dans les régions riches desservies par les chemins de fer.

Ceux-ci durent réagir dès 1929; mais c'est surtout à partir de 1931 qu'ils sont résolument entrés dans la lutte.

Les tarifs spéciaux déjà existants ont été remaniés. La liste des marchandises appelées à bénéficier du P. V. 2-102 et du P. V. 22-122 a été étendue. Des prix fermes et des ristournes ont été établis pour le transport des ciments, des chaux et des plâtres (P. V. 10-110), des amendements et des engrais (P. V. 22-122).

Le P. V. 11-111 fut réduit pour les transports effectués du 1er octobre au 30 juin, c'est-à-dire en dehors de la « campagne des céréales » et pour assurer aux chemins de fer un trafic de « descente » constant.

De nouveaux tarifs spéciaux furent créés; le P. V. 16 établissant un prix ferme de 115 fr. la tonne pour le transport de l'huile d'olive de Marrakech à Casablanca; le P. V. 15-115 pour le transport des huiles minérales et des combustibles liquides; le P. V. 17-117 pour le transport des bois et bûches en rondins; le P. V. 8-108 pour le transport des combustibles végétaux; le P. V. 3-103 pour le transport

des produits maraîchers, conserves alimentaires et œufs; le P. V. 106 pour le transport des bières et vins, etc...

Ce fut surtout pour le transport des sucres que le nouveau tarif P. V. 5-105 fut dirigé contre le camion. C'est en effet sur cette marchandise qu'en 1930 la concurrence automobile se fit le plus sentir et principalement sur les lignes du sud : Casablanca-Marrakech et Casablanca-Oued Zem.

Cette denrée, classée dans la tarification générale parmi les denrées chères, allait d'autant plus volontiers au camion que son transport pouvait se faire facilement par petites masses et qu'elle était destinée surtout au commerçant indigène dont on sait l'attachement au camion.

Déjà un tarif spécial avait été créé pour elle le 1er avril 1930 : le P. V. 100, qui ne s'appliquait qu'au transport en direction de Fès. La concurrence déjà très forte sur les lignes du sud, s'aviva quand le nouveau P. V. 100 eut obligé les transporteurs du nord à se rabattre sur les relations Casablanca-Marrakech et Casablanca-Oued Zem, et les chemins de fer durent alors créer le P. V. 5-105.

Le nouveau tarif ne comportait que des prix fermes sans aucune ristourne. Ces prix étaient de : 25 francs la tonne de Casablanca-voyageurs à Settat par wagon chargé de 5 tonnes; 85 francs la tonne de Casablanca-voyageurs à Marrakech par wagon chargé de 5 tonnes; de 35 francs la tonne de Casablanca-voyageurs à Sidi Hadjaj par wagon chargé de 5 tonnes; de 45 francs la tonne de Casablanca-voyageurs à Kourigha par wagon chargé de 5 tonnes; de 60 francs la tonne de Casablanca-voyageurs à Oued Zem par wagon chargé de 5 tonnes.

D'autre part, les chemins de fer s'entendaient avec un transporteur de la région pour organiser le transport à domicile et au delà des gares terminus de la ligne Casablanca-Oued Zem. Les prix fermes ainsi établis étaient de :

40 fr.	tonne, Casablanca (voies du Port)		à Settat	(dom.) expéd. 6 t.
75 fr.	—	—	à Oued Zem	—
85 fr.	—	—	à Boujad	—
100 fr.	—	—	à Kasba Tadla	—
125 fr.	—	—	à Beni Mellal	—

La concurrence se porta alors sur les lignes du nord ou le P. V. 100 établi le 1er avril 1930 était supérieur aux nouveaux prix des transporteurs.

Tout en maintenant les prix fermes des lignes du sud, les exploitants des lignes ferroviaires, durent créer le 1er mai 1931 une taxe de 0 fr. 42 par tonne kilométrique pour les expéditions de plus de 1.500 kg. faites pour toutes les relations de la ligne Casablanca-Fès; ils instituèrent en outre, une prime au tonnage attribuant une réduction de 5 % sur le prix de transport pour les transports en wagons complets de plus de 6 tonnes.

Mais en raison de l'avilissement constant des prix des transporteurs, les chemins de fer ont dû procéder le 1er mars 1933 à un nouvel aménagement du P. V. 5-105.

Il ne comporte plus désormais qu'un seul prix ferme de 85 francs pour la relation Casablanca-Marrakech. Pour toutes les autres relations, la taxe de 0 fr. 42 la T. K. par expédition de 1.500 kg. est maintenue, tandis que des primes de tonnage ont été créées. Ces ristournes sont calculées d'après les bases suivantes :

5 %	pour un tonnage trimestriel	supérieur à	451	tonnes
7 %	—	—	751	—
10 %	—	—	1.051	—
15 %	—	—	1.351	—

A ces déductions s'ajoutent les primes prévues pour les tonnages annuels et qui sont de 5 % pour un tonnage annuel supérieur à 751 tonnes, 7,50 % pour 1.051 tonnes et 10 % pour un tonnage annuel supérieur à 1.351 tonnes.

Le tarif de lutte. Le P. V. 100.

La plupart de ces tarifs spéciaux ont ceci de particulier qu'ils s'appliquent à des marchandises bien déterminées. S'ils ont été remaniés ou aménagés pour lutter contre la concurrence automobile, ils ont été établis aussi dans un but d'intérêt général.

Ils constituent un moyen d'aménager l'acte d'Algésiras[1],

1. « Discriminations ferroviaires », tels que le P. V. 10-110 pour les chaux, le P. V. 6-106 pour les vins, etc. C'est ce qu'on a justement défini une « protection sans droits protecteurs » (Ecorcheville, *op. cit.*).

ou de favoriser la mise en valeur du Maroc[1], ou encore d'abaisser le prix des denrées nécessaires à la population indigène[2], et ils ont très souvent été imposés aux chemins de fer par le Gouvernement.

Le tarif P. V. 100 est essentiellement un tarif de lutte, en ce sens qu'il s'applique au transport de marchandises de toute nature sous certaines conditions de tonnage. On ne peut plus à l'heure actuelle, du moins au Maroc, dire que « le prix de défense contre la concurrence automobile doit nécessairement être un prix ferme, *limité à telle marchandise*, expédiée de telle gare à telle autre[3] », car « on ne lutte pas par des prix exceptionnels contre une concurrence qui existe partout[4] ». Mieux que tout autre, l'étude du P. V. 100 donne un aperçu de la politique tarifaire suivie par les chemins de fer en face de la concurrence automobile, car ils se sont attachés ici à suivre de très près les fluctuations des tarifs des camions.

A sa création, le 1er avril 1930, le P. V. 100 ne comportait que des prix fermes par wagon chargé de 4 tonnes et plus.

1° *Sur la relation Casablanca-Fès*, le prix de transport d'une tonne de marchandises, tous frais compris était :

1. P. V. 18-118 pour les produits chimiques destinés à la viticulture; P. V. 22-122 pour les engrais et amendements, etc. Le P. V. 3-103 lui-même, pour le transport des produits maraîchers, a été créé en partie, à seule fin de favoriser la production marocaine. Les colons n'avaient cessé, en effet, de réclamer contre l'élévation des prix de transports de cette marchandise (séances des 28 décembre 1931 et 25 avril 1932 de la Chambre consultative des régions de Rabat, du Gharb et d'Ouezzan, rapport de M. Priou). Mais il semble que les réductions réclamées par les colons avaient surtout pour but de faire baisser les prix des transporteurs automobiles.

2. P. V. 5-105 pour les sucres, etc.

3. Rapport de MM. Delemer et Poucel au Congrès intern. de la route tenu à Washington du 6 au 11 octobre 1930.

4. Colson, « L'automobile et les chemins de fer », dans *Rev. politique et parlementaire*, 10 août 1929.

	jusqu'à 4.000 kg.	au-dessus de 4 t.
De Casablanca (voies du port) à Fès	179 fr.	144 fr.
De Casablanca (voyageurs) à Fès ...	173 »	139 »
De Rabat-Agdal à Fès	128 »	103 »
De Port-Lyautey (port) à Fès	109 »	89 »
De Port-Lyautey (gare) à Fès	106 »	86 »
De Casablanca (voies du port) à Meknès	150 »	121 »
De Casablanca (voyageurs) à Meknès	144 »	116 »
De Rabat-Agdal à Meknès	99 »	80 »
De Port-Lyautey (port) à Meknès ..	80 »	65 »
De Port-Lyautey (Gare) à Meknès ..	77 »	63 »

En plus de cette prime au tonnage que constituait la diminution du prix pour les expéditions de plus de 4 tonnes, une prime de régularité de 5 % sur le prix de transport était attribuée aux expéditeurs qui s'engageaient à faire trois expéditions par semaine. D'autre part, une réduction de 10 % leur était accordée si les expéditions dépassaient 75 tonnes pour un même parcours et pendant le même mois, et de 15% par fraction de tonnage dépassant 100 tonnes.

L'importance du tonnage exigé des expéditeurs désireux de bénéficier du P. V. 100 en faisait essentiellement un tarif de groupage que pouvaient presque seuls utiliser les camionneurs, véritables « collecteurs » de transports. Il avait été d'ailleurs créé à cet effet, et les dirigeants des compagnies de chemins de fer pensaient ainsi réaliser la coordination du rail et de la route, en engageant les transporteurs à ne travailler qu' « en bout ».

Mais le nombre de transporteurs capables de remplir les conditions exigées par les chemins de fer pour jouir du P. V. 100 et des ristournes, resta nécessairement très restreint d'autant plus que la crise naissante ne permettait pas d'escompter un trafic comparable à celui de l'année 1929, sur lequel les chemins de fer s'étaient basés pour établir les conditions de leur P. V. 100. Le résultat fut que de nombreux transporteurs continuèrent à assurer des transports en concurrence avec les chemins de fer en abaissant encore leurs prix. Les « groupeurs » ne tardèrent pas à

suivre ce mouvement et à ne plus travailler en collaboration avec le rail.

En 1931 il fallut procéder à une révision du P. V. 100. Les tarifs furent abaissés ainsi que le minimum de tonnage exigé. Les prix nouveaux établis le 4 avril 1931 furent les suivants :

I. Par expédition de 1.500 *kilos* :

De Casablanca-voyageurs à Meknès	128 fr.
De Casablanca-voyageurs à Fès	158 »
De Rabat-Agdal à Meknès	107 »
De Rabat-Agdal à Fès	136 »
De Port-Lyautey à Meknès	85 »
De Port-Lyautey à Fès	114 »

II. Par wagons de 4 *tonnes.*

Gares de départ :	*Gares destinataires* : *Meknès*	*Fès*
Casablanca (Roches Noires)	125	155
Casablanca (voyageurs)	120	150
Rabat-Agdal	99	128
Port-Lyautey	77	106

III. Pour le poids en excédent.

Gares de départ à :	*Meknès*	*Fès*
Casablanca (Roches Noires)	110	135
Casablanca (voyageurs)	105	130
Rabat-Agdal	80	103
Port-Lyautey	63	86

En outre on diminua les tonnages mensuels exigés pour l'attribution des primes. Les ristournes furent de 5 % pour un tonnage mensuel de plus de 50 tonnes et remis sur un même parcours, de 10 % au delà de 75 tonnes et de 15 % au delà de 10 tonnes. Le 1er mai suivant, une nouvelle

modification attribua une ristourne de 10 % pour un tonnage supérieur à 50 tonnes et de 20 % au delà de 150 tonnes.

Des prix fermes de domicile à domicile purent être établis après entente avec les transporteurs. On eut ainsi les prix suivants :

De Casablanca (domicile)	*Par expédition de 1.500 kg.*	*Par expédition de 4 t.*
A Meknès (domicile)	148	140
A Fès (domicile).....	178	170

De Rabat (domicile)	*Par expédition de 1.500 kg.*	*Par expédition de 4 t.*
A Meknès (domicile)	127	119
A Fès (domicile).....	156	148
De Port-Lyautey (domicile.).		
A Meknès (domicile)	105	97
A Fès (domicile).....	134	126

Pour le trafic de descente on créa des prix fermes inférieurs et saisonniers ne comportant aucune ristourne :

	Du 1er juillet au 30 sept.		Du 1er octobre au 30 juin	
	Par chargements de 1.500 kg.	Par chargements de 4 tonnes	Par chargements de 1.500 kg.	Par chargements de 4 tonnes
De Fès à Port-Lyautey	81	73	74	66
Rabat-Agdal.....	95	87	86	78
Casablanca	127	119	115	107
De Meknès à Port-Lyautey	61	53	56	48
Rabat-Agdal.....	75	67	68	60
Casablanca	107	99	97	89

Sur ces mêmes relations et pour le trafic de descente aussi, on institua des prix spéciaux de domicile à domicile.

	Du 1er juillet au 30 sept.		Du 1er octobre au 30 juin	
	Par chargements de 1.500 kg.	Par chargements de 4 tonnes	Par chargements de 1.500 kg.	Par chargements de 4 tonnes
De Fès (domicile) à Port-Lyautey .	101	93	92	84
Rabat	115	107	104	96
Casablanca	147	139	133	125
De Meknès (domicile) à Port-Lyautey.....	81	73	74	66
Rabat	95	87	86	78
Casablanca	127	119	115	107

Malgré ces aménagements nouveaux, les petits transporteurs, incapables de grouper le tonnage exigé pour user du P. V. 100 ainsi modifié, restèrent encore nombreux, tandis que leurs tarifs furent encore abaissés.

Devant ces résultats les chemins de fer durent entrer résolument en lutte. Le 1er avril 1932, le P. V. 100 fut désormais accessible à tout expéditeur. On maintint en même temps le principe du prix ferme inférieur pour les expéditions massives, et les primes au tonnage susceptibles d'atténuer en partie la concurrence routière.

Le P. V. 100 fut rendu applicable aux expéditions de détail de plus de 50 kg. Les prix fermes établis pour ces expéditions furent les suivants :

De Casablanca (Roches Noires)	à Meknès :	111	à Fès :	125
De Casablanca (voyageurs) .	—	109	—	122
De Fedhala.....	—	100	—	114
De Rabat	—	87	—	100
De Port-Lyautey	—	77	—	90

Les primes au tonnage, établies contre les petits transporteurs furent de 2,50 % pour les expéditions de plus de 100 tonnes, de 5 % au-dessus de 300 tonnes, de 7,50 % au-dessus de 600. En outre, des primes de régularité de 2,50 % et de 5 % furent accordées aux expéditeurs selon qu'ils remettaient trois fois ou six fois par semaine du fret aux chemins de fer.

Les tarifs saisonniers de descente furent aménagés dans le même sens. Les prix fermes, sans aucune ristourne, par expéditions d'au moins 50 kilos furent :

De Fès à :	*Du 1er juin au 30 novembre*	*Du 1er déc. au 31 mai*
Port-Lyautey	81	68
Rabat	88	72
Fedhala	102	83
Casablanca.....	109	89
Et de Meknès à :		
Port-Lyautey	61	50
Rabat	75	61
Fedhala	88	72
Casablanca.....	95	78

Ces nouveaux prix permirent aux chemins de fer de mieux résister aux attaques des camions. Mais ceux-ci continuèrent à avilir leurs tarifs et à concurrencer le rail au moins à la descente. Le 1er octobre 1933 les tarifs ferroviaires durent être encore abaissés pour le trafic de descente de Meknès à Port-Lyautey et de Meknès à Casablanca.

2° *Sur la relation Casablanca Marrakech*, le P. V. 100 chapitre II, avait établi aussi dès le 1er avril 1930 des prix fermes applicables à toutes marchandises.

De Casablanca (voyageurs) à Marrakech, on ne payait que 105 fr. la tonne par expéditions de 4 tonnes et 90 fr. si le tonnage expédié était supérieur à 4 tonnes. (Ces prix se trouvaient majorés de 5 fr. par tonne si les marchandises étaient expédiées des voies du port). Des primes de régularité et de tonnage étaient accordées pour les expéditions, comme sur les lignes du nord et dans les mêmes conditions. En outre, dès cette date, une prime de retour de fret, de 30% sur ces prix, était attribuée aux expéditeurs qui remettaient le même tonnage à la descente (c'est-à-dire de Marrakech à Casablanca) qu'à la montée.

Etabli dans le même but et dans les mêmes conditions que le chapitre Ier du P. V. 100 relatif à la ligne Casablanca-

Fès, ce chapitre II eut le même résultat. Il fit baisser les prix des transporteurs sans amoindrir leur concurrence, et il dut être réaménagé le 24 juillet 1931.

Comme la concurrence des petits transporteurs jouait surtout sur la relation Casablanca-Settat, on créa pour elle de nouveaux prix fermes de 25 fr. pour les expéditions de 4 tonnes et de 20 fr. pour les expéditions supérieures à ce tonnage. Les ristournes furent de 5% pour un tonnage supérieur à 100 tonnes, de 8% pour un tonnage supérieur à 250 tonnes, 10% pour un tonnage supérieur à 500 tonnes. Les primes de régularité furent renouvelées : 5% pour les remises régulières ayant lieu une fois par semaine, 10% pour les remises régulières ayant lieu trois fois par semaine, 20% pour les remises régulières ayant lieu six fois par semaine.

Enfin, la « prime de retour de fret » de Marrakech à Casablanca passa de 30% à 50%.

Mais ces aménagements n'eurent pas les résultats escomptés, d'autant plus que la clientèle possible de cette relation, et surtout à Marrakech et à Settat, est une clientèle indigène qui préfère, à prix égal, le camion au chemin de fer.

D'autre part, à peine les tarifs des chemins de fer avaient-ils pu atteindre le niveau des tarifs des camionneurs que ceux-ci avilissaient immédiatement leurs prix et concurrençaient le rail avec d'autant plus de vigueur qu'ils cherchaient à compenser la diminution de leurs bénéfices par une augmentation des transports effectués.

Les tarifs ferroviaires durent subir une nouvelle révision.

Mais il n'y eut aucune retouche aux prix fermes de montée déjà suffisamment bas. Le trafic ferroviaire de montée en effet était assez important malgré la concurrence automobile, et l'abaissement des tarifs de montée n'aurait pu avoir pour résultat que d'abaisser les recettes des chemins de fer sans leur donner un tonnage très supérieur ni faire disparaître la concurrence automobile.

C'est surtout à la descente que la concurrence automobile se montrait menaçante, les camionneurs, ayant, à la montée, gagné le prix de leur voyage aller et retour et transpor-

tant, au retour, à n'importe quel prix plutôt que de rouler à vide[1]. Le 1er mars 1932 furent créés les prix fermes de

1. En 1930, le service commercial des chemins de fer du Maroc établissait approximativement ainsi le prix de revient au kilomètre d'un camion « Saurer » (*a*) rapide pouvant atteindre la vitesse de 70 km. à l'heure :

Achat du matériel : 98.000 francs.

Amortissement (*b*) : $98.000 - 8.000 = \frac{90.000}{2} = 22.500$.

Entretien : 12.000.

Pneus (*c*) : 56.000.

Essence (*d*) : $\frac{84.000 \times 40}{100} = 33.600 \times 2$ fr. $= 67.000$.

Huile (*e*) : $\frac{84.000 \times 1}{100} = 840 \times 4$ fr. $- 3.360$.

Chauffeur et graisseur : 36.000.

Assurances : 6.000.

Impôt de circulation, patente, frais de garage : 8.000.

Total : 211.000.

Immobilisation du capital et imprévu : 10 % : 21.000.

Total général : 232.000.

Ce qui donne un prix de revient au kilomètre de $\frac{232.000}{84.000} = 2$ fr. 76.

Or à cette époque les camions *rapides* prenaient en moyenne 250 francs par tonne pour le trajet Casablanca-Fès. Le tonnage moyen transporté étant de 6 tonnes : la recette était pour le seul voyage de montée de $250 \times 6 = 1.500$ francs.

Or le prix de revient étant de 2 fr. 75 par kilomètre, la dépense d'un voyage aller et retour : $275 \times 2 \times 2{,}75 = 1.512$ fr. 50 se trouvait couverte par le seul bénéfice du voyage aller. Aussi bien la recette du voyage de retour constituait un bénéfice net pour le transporteur. C'est ce qui permet aux entreprises de transport automobile de baisser de plus en plus leurs prix pour les transports effectués à la descente, d'autant plus que la plupart ont des frais beaucoup moins élevés que ceux que nous venons d'établir puisque leur matériel est acheté d'occasion, que souvent ils n'ont aucune dépense de chauffeur, d'assurance et de garage à leur charge.

(*a*) Ce sont surtout ces camions qu'emploie la C. T. M.

(*b*) L'amortissement porte sur 90.000 francs seulement et n'est compté que pour une durée de quatre ans. En effet au bout de cette période le camion qui reste la plupart du temps en bon état de marche est revendu d'occasion et rapporte encore un peu plus de 8.000 francs.

(*c*) La dépense annuelle des pneus est ainsi déterminée. On compte qu'un camion Saurer fait, dans un mois, une moyenne de vingt-cinq voyages aller et retour entre Casablanca et Fès distants de 275 km; c'est-à-dire qu'il parcourt : $275 \times 25 = 7.000$ km. environ par mois, soit : $7.000 \times 12 = 84.000$ km. par an. Si l'on compte qu'un train de pneus dure pendant près de 20.000 km., il faut par an environ $\frac{84.000}{20.000} = 4$ trains de pneus en chiffres ronds, soit, à 14.000 francs le train de pneus : $14.000 \times 4 = 56.000$ francs.

(*d*) Un camion Saurer « brûle » environ 40 litres d'essence aux 100 km. C'est-à-dire que pour les 84.000 km. parcourus dans une année il faut : $\frac{84.000 \times 40}{100} = 33.600$ litres d'essence. Le prix de l'essence étant à cette époque de 2 francs le litre, on obtient bien une dépense de $33.600 \times 2 = 67.000$ francs par an pour le combustible.

(*e*) Le calcul de la dépense d'huile se fait de la même manière, mais en comptant une combustion de 1 litre aux 100 km. et un prix de 4 francs par litre.

50 et 55 fr. pour le transport d'une tonne de Marrakech à Casablanca (voyageurs et voies du port) par expédition de plus de 4 tonnes, et de 70 fr. par tonne pour les transports de détail de plus de 50 kg. La prime de « retour de fret » de 50% fut supprimée et remplacée par une prime de 5 fr. par tonne. Ce qui rendait son calcul plus facile.

Sur la *relation Casablanca-Oued Zem*, les chemins de fer avaient pu, après entente avec un transporteur (M. Tomasi) établir des prix fermes de domicile à domicile et pour relations au delà du point terminus d'Oued Zem.

Ces prix, établis par le chapitre IV du P. V. 100 à partir du 15 décembre 1930, étaient les suivants :

	Par expédition de	
	2 tonnes	6 tonnes
De Casablanca (domicile) à Oued Zem (domicile)	85	80
— Boujad —	95	90
— Kasba Tadla —	110	105
— Beni Mellal —	135	130
De Casablanca (voies du Port) à Oued Zem ...	80	75
— Boujad	90	85
— Kasba Tadla	105	100
— Beni Mellal .	130	125
De Casablanca (Gare) à Oued Zem	75	70
— Boujad	85	80
— Kasba Tadla	100	95
— Beni Mellal.....	125	101

Au-dessus de 8 tonnes le prix ferme de Casablanca à Oued Zem, gare à gare, s'abaissait à 60 fr. Une prime de tonnage et de régularité de 20% était attribuée quand le tonnage mensuel expédié dans les deux sens dépassait 500 tonnes.

Mais les résultats ne furent pas ceux que l'on espérait. Le 16 mars 1932, il fallut procéder à une révision de ce chapitre IV. On dut réduire les prix fermes, établir des prix pour des relations intermédiaires, abaisser les conditions de tonnage, attribuer de nouvelles primes de régularité et de tonnage, créer des tarifs saisonniers de descente.

Les nouveaux prix fermes furent :

	Par expédition de	
	50 kg.	6 tonnes
De Casablanca à Sidi Hadjaj	45	37
— Oued Zem.....	63	55

Les ristournes au tonnage mensuel s'élevèrent à :

2.50% pour un tonnage supérieur à 100 tonnes
5 % pour un tonnage supérieur à 200 tonnes
7.50% pour un tonnage supérieur à 300 tonnes

A ces ristournes s'ajoutèrent des primes de régularité de 2,50% et 5% selon que les expéditions étaient faites une fois ou trois fois par semaine. Le tarif saisonnier de descente établi, a cette particularité de ne pas comporter de prix ferme mais d'être taxé à la tonne kilométrique : du 1er décembre au 31 mai il est de 0 fr. 24 pour les expéditions de détail et de 0 fr. 20 pour les expéditions de plus de 6 tonnes.

Tel est dans son ensemble le P. V. 100,tarif type de défense des Chemins de fer du Maroc.

Il faudrait ajouter à cet exposé pour qu'il fût complet l'étude du chapitre III, créé le 28 juillet 1931. Il a établi des prix fermes de lutte entre Casablanca-Rabat-Salé et Port-Lyautey-Rabat-Salé, où la concurrence automobile est vive aussi. Mais son intérêt est moindre car ces tarifs n'ont subi depuis leur création aucune modification.

Enfin un chapitre V a été mis en application, le 1er mai 1933 sur la ligne nouvellement ouverte d'Oujda à Taourirt. Les prix fermes établis sont les suivants :

	Par expédition de	
	50 kg.	5 tonnes
Oujda Taourirt	55 fr.	44 fr.
Oujda Guercif	85 fr.	75 fr.
Oujda Mçoun	100 fr.	90 fr.

Le résultat le plus sûr de ces tarifs a été de faire tomber les prix jusque-là pratiqués par le camion que rien ne concurrençait encore.

*
* *

Il résulte de tous ces aménagements, de toutes ces créations que la tarification générale établie par les cahiers des charges et comportant, comme en France et en Algérie, un classement des marchandises en six séries distinctes, n'existe plus en fait. Après une courte vie elle a été remplacée par une tarification spéciale créée tout d'abord pour favoriser l'essor économique du Maroc malgré les hypothèques internationales qui pèsent sur lui, et aussi en dernier lieu pour lutter contre la concurrence automobile. Si le premier but a été atteint, il n'en a pas été de même pour le second. Les tarifs des chemins de fer en effet se sont toujours trouvés, d'une façon générale, supérieurs à ceux que pratiquaient les automobiles, surtout si l'on songe qu'aux prix ainsi établis il faut ajouter les frais accessoires, les charges terminales de manutention et de transport à domicile.

D'un autre côté les chemins de fer ne sont pas libres. Tandis que le camionneur peut adapter ses prix aux circonstances, changer ses tarifs du jour au lendemain, d'une heure à l'autre même, le chemin de fer est astreint pour réaliser une modification de ses tarifs d'en obtenir l'homologation par le Directeur général des Travaux publics[1]. Il faut un mois pour étudier un nouveau tarif, un mois pour en obtenir l'homologation, un mois d'affichage, et quand le nouveau tarif peut être mis en application, la concurrence a déjà changé d'orientation ou bien les transporteurs ont encore baissé leurs prix.

Les chemins de fer ne sont jamais parvenus à mettre

1. Les transporteurs d'ailleurs, ne méconnaissent pas cette infériorité des chemins de fer et s'efforcent d'agir auprès des pouvoirs publics pour empêcher toute nouvelle baisse des tarifs ferroviaires. C'est ainsi qu'il nous a été rapporté ces paroles significatives qu'aurait tenues un transporteur : « Le chemin de fer est fini, nous sommes maîtres de l'heure. Nul tarif C. F. M. ne sera plus modifié dans le sens d'une baisse car les Travaux publics ne les homologueront plus qu'après avoir pris l'avis des Chambres de commerce où nous avons la majorité ».

leurs tarifs à la parité de ceux des camions et le seul résultat de toute cette politique a été une baisse générale des prix qui a avivé la concurrence en rendant très difficile la situation de toutes les entreprises de transport.

Car, s'il est facile de faire disparaître un transporteur en l'acculant à la faillite, il est plus difficile de faire mourir un camion. Celui-ci devient un concurrent d'autant plus redoutable que son nouveau possesseur, qui, en principe, l'a acquis à bas prix, n'a plus à réaliser qu'un amortissement infime.

Comme le disait M.Beauclair au Conseil du Gouvernement de février 1932 : « Tout vient de la politique des tarifs pratiqués... c'est un cercle vicieux; le chemin de fer est en déficit parce que ses tarifs sont bas, les camions meurent parce qu'ils transportent bon marché ». Il faut remarquer cependant que les chemins de fer ne sont pas « en déficit » mais en baisse, et que ce ne sont pas les camions qui « meurent » mais les transporteurs qui font faillite.

* * *

Les prix pratiqués par les transporteurs routiers ont en effet subi une baisse étonnante. Le service commercial des chemins de fer s'est efforcé de faire un relevé approximatif des fluctuations des prix des transporteurs de 1929 à 1932, pour chacune des relations desservies par le rail.

Fluctuations des tarifs des transporteurs
(Prix de transport de domicile à domicile).

Relations	1929	1930	1931	1932
Port-Lyautey-Fès : Aller .	150 /125	130 /125	85	85 /82
Retour	100 /80	80 /60	60 /50	60 /40
Port-Lyautey-Meknès :				
Aller.....	100	95	80	80 /70
Retour	100 /80	80 /60	60 /50	60 /40
Casablanca-Rabat	80	70	50	35 /30
Casablanca-Fès : Aller ...	200	180 /160	160 /140	150 /120
Retour ..	100	80	60	55 /45
Casablanca-Settat	50 /45	45 /40	35 /20	20 /18
Casablanca-Marrakech :				
Aller.....	175 /130	150 /110	125 /90	100 /65
Retour	70 /60	70 /60	60 /50	50 /40
Casablanca-Oued Zem :				
Aller.....	120 /110	100	100 /80	100 /70
Retour	90 /60	70 /50	60 /50	60 /30

Pour comparer utilement ces prix aux tarifs ferroviaires, il faut songer qu'ils sont entendus de domicile à domicile, c'est-à-dire sans aucun frais supplémentaire pour le client, et que souvent ils comportent une commission, qui quelquefois dépasse 10%, au profit des fournisseurs de fret.

En 1933 la baisse des tarifs des transporteurs n'a pas cessé en raison de la concurrence de plus en plus vive que se font les transporteurs entre eux.

« Les prix des transports par camion, écrivait l'agent commercial des C. F. M. à Oued Zem, le 20 mars 1933, déjà très bas ces derniers temps viennent encore de s'avilir. L'initiative en revient à la « Société des Transporteurs réunis » qui est résolument entrée en lutte avec l'O. G. T. M. Les « Transporteurs réunis » font systématiquement 5 fr. meilleur marché que l'O. G. T. M. Ils en ont avisé tous les négociants d'Oued Zem et de Boujad. Actuellement les prix sont les suivants :

De Casablanca à :

Oued Zem	3 fr. le sac de sucre,	soit environ	45 fr. la tonne
Boujad,	4 et 4 fr. 50 —	—	60 et 65 fr. —
Kasba Tadla	5 et 5 fr. 50 —	—	75 et 80 fr. —
Beni Mellal	5,75 et 6 fr. —	—	85 et 90 fr. —

Dans le sens inverse, les camions descendent des céréales. Leur chargement ordinaire est de 15 tonnes, ce qui, malgré les très bas prix pratiqués, leur donne encore une rémunération suffisante :

De Boujad à Casablanca :	35 et 40 fr.	la tonne
De Kasba Tadla à Casablanca :	45 »	—
De Beni Mellal à Casablanca :	50 »	—

Les mêmes baisses sensibles sont enregistrées entre Port-Lyautey, Meknès et Fès. Le 16 mars 1933 on notait les prix de :

40 fr. de Fès à Port-Lyautey pour le transport des céréales;

28 fr. de Meknès à Port-Lyautey pour le transport des briques et tuiles;

72 et 80 fr. de Port-Lyautey à Fès pour le transport de toutes marchandises,

45 et 60 fr. de Port-Lyautey à Meknès pour le transport de toutes marchandises.

La baisse des tarifs ferroviaires n'est donc pas un moyen suffisant pour lutter contre le camion ou le car. Si les chemins de fer baissent leurs prix, ils sont immédiatement suivis par les transporteurs qui doivent vivre et s'efforcer de payer les traites. Si bas que soient les tarifs ferroviaires, il se trouvera toujours un camionneur qui, plutôt que de rouler à vide, préfèrera charger à vil prix.

D'autre part, en raison de leur rigidité même, les chemins de fer ne peuvent suivre longtemps ce mouvement car leurs prix fermes une fois établis sont applicables à *toutes* les expéditions qui peuvent se présenter dans les mêmes conditions.

En outre si le trafic reprend un mouvement ascensionnel, il leur sera plus difficile qu'aux transporteurs de relever les prix ainsi fixés[1], ce sera pour eux une perte sèche.

Pour modifier leurs tarifs et lutter sur ce point avec les transporteurs automobiles, « les entreprises de transport » par rail rencontrent un obstacle sérieux par le fait que les » dispositions légales qui les régissent les obligent à pra- » tiquer les mêmes prix pour tout le monde et à maintenir » en vigueur ces tarifs un certain temps, même si l'expé- » rience ne répond pas aux desseins que devait réaliser la » hausse ou la baisse éventuelle. L'erreur qui pourrait être » commise de cette façon ne peut donc pas se corriger » aussitôt. Elle continue à porter ses fruits durant une » période assez longue.

» Cette perspective doit forcément inciter les compa- » gnies à une prudence à quoi les camionneurs privés ne » sont pas tenus à un si haut degré, et, en les soumettant à » des hésitations continuelles, diminue d'autant la sou- » plesse de leur activité de combat.

1. L'article 42 du cahier des charges des C. F. M. stipule en effet, que les tarifs ainsi diminués « ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises ».

» Quand bien même une démarche quelconque dans » l'ordre de la concurrence pourrait être excellente en soi » et produire de bons effets, l'obligation de l'annoncer, de » la publier avant sa mise en vigueur et de l'appliquer éga- » lement à tous, doit naturellement en diminuer de beau- » coup l'efficacité, puisqu'elle donne aux concurrents le » temps de s'y préparer, voire de la rendre illusoire en envi- » sageant les moyens d'y parer[1] ».

Aussi bien les exploitants des chemins de fer, qui ne peuvent appliquer qu'avec beaucoup de prudence de nouveaux prix fermes, leur ont-ils souvent préféré le système de la ristourne. Mais ces ristournes au tonnage ou à la régularité restent une grosse gêne pour les usagers qui sont obligés de faire l'avance des fonds.

D'autre part, le trafic se raréfiant, les expéditeurs ne peuvent plus, même en se groupant, réaliser facilement les conditions requises pour profiter de la ristourne offerte, et ils retournent aux camions.

Les nombreuses formalités à accomplir pour en obtenir l'avantage, la complexité des calculs à effectuer pour en évaluer l'importance effraient la clientèle, et surtout la clientèle indigène. Enfin, la ristourne constitue une atteinte à la liberté du commerce, et un grave danger pour le petit négoce. Seul le gros négociant capable de fournir un fret important, profite de la ristourne directement et se trouve de ce fait mieux placé pour « tuer » le petit commerçant.

Quoi qu'il en soit, on ne peut pas dire que ce sont les chemins de fer qui ont mené cette lutte de tarifs, comme le prétendent les transporteurs.

A la séance du 22 juin 1932 de la Commission des transports, le Directeur général des Travaux publics leur faisait bien observer « que les compagnies de chemins de fer se » sont bornées au contraire à suivre la baisse des prix effec- » tuée par les transporteurs.

» D'autre part, ajoutait-il, en France, les compagnies » ne supportent la charge des capitaux d'établissement

1. Piguet (Alfred), *La concurrence de la route et du rail en Suisse*, Morges, imp. E. Maibach-Ramuz, 1928, p. 68.

» que dans des proportions très variables; en Algérie, » aucun réseau ne la comprend dans son compte d'exploi- » tation. Au Maroc, les compagnies participent aux charges » du capital d'établissement dans la proportion d'environ » 12%, couvrent leurs dépenses d'exploitation et versent » en outre à l'Etat une certaine part de leurs bénéfices nets. » Enfin, les chemins de fer n'ont pas que des facilités, ils » sont un service public, et comme tels, obligés d'effectuer » tous les transports qui leur sont demandés; ils ne sont » pas libres de fixer les tarifs à leur gré; ils ont donc des » charges que n'ont pas les transporteurs libres qui ne » prennent que les transports qui leur conviennent et aux » prix de leur choix. Enfin, si l'Etat prend à sa charge la » majeure partie des frais d'établissement des chemins de » fer il ne faut pas oublier qu'il supporte tous les frais de » construction et d'entretien des routes qui sont mises à » la disposition des transporteurs ».

Section IV. — Les conditions d'exploitation.

Les chemins de fer.

Les exigences administratives auxquelles se trouvent soumis les chemins de fer, sont l'un des facteurs les plus importants de la concurrence faite au rail par la route[1].

En tant que concessionnaires, et en tant qu'exploitant du rail, les dirigeants des compagnies de chemins de fer se voient doublement handicapés pour résister à cette concurrence.

« En tant que concessionnaires, ils se trouvent en face d'entrepreneurs qui peuvent à tous moments régler leur exploitation sur les besoins du public et les exigences de l'heure, bridés par d'étroites stipulations, gênés par les prescriptions d'un minutieux « cahier des charges » qui leur assignent des procédés périmés, des tarifs élevés, des horaires sans souplesse, une vitesse trop faible. En tant

1. « Diversité et inégalité des conditions d'exploitation, telles sont les deux constatations principales qui résultent de l'examen, même sommaire, du régime auquel sont assujettis les moyens de transports » (Rapport de M. Josse, maître des requêtes au Conseil d'Etat, au Conseil national économique).

qu'exploitants du rail ils sont rivés à un instrument à la fois onéreux et rigide[1] ».

Tandis que les transporteurs conservent une complète latitude pour le choix de leurs moyens (personnel, matériel, emplacement et aménagement des relais, heures de départ et d'arrivée des véhicules, conditions diverses des transports), le chemin de fer ne jouit au contraire d'aucune liberté[2] : « on peut dire qu'il n'est pas un seul acte de la vie administrative ou commerciale d'une exploitation de voie ferrée qui ne soit soumis à la surveillance du Gouvernement et qui ne doive pour être légal et pleinement valable avoir été autorisé par lui[3] ».

L'Etat s'est réservé le pouvoir de fixer le tracé de la ligne, le nombre des voies à poser (les terrains achetés l'ont été pour l'emplacement d'une double voie[4]), les alignements, les courbes, les déclivités. Il a imposé l'emplacement des gares et des stations, des passages à niveaux, des ouvrages d'art; il s'est réservé l'approbation des souterrains, de la clôture des voies et des gares, du matériel. Le cahier des charges réglemente la forme des marchés de gré à gré ou par appel d'offres; le matériel d'exploitation et de traction ne peut circuler sans une autorisation de la Direction générale des Travaux publics, et doit répondre à des conditins de sécurité, de confort, de bon état d'entretien, etc.

La Direction générale des Travaux publics peut exiger « que les voitures à voyageurs de toute classe soient chauffées pendant la saison froide ; qu'un compartiment de chaque classe soit, dans tous les trains de voyageurs, réservé aux femmes seules » (art. 36). Tous les règlements relatifs au service doivent être d'une manière générale soumis à l'approbation du Directeur général des Travaux publics[5].

1. Bettinger (Raymond), *La situation juridique du concessionnaire de transports en commun à l'égard de la concurrence*, Paris, Rousseau, gr. in-8°, 1933, VIII-283 p.

2. Cf. Michel, *Traité du contentieux administratif au Maroc*, Paris, Les Presses universitaires de France, 1932, pet. in 4°, 1042 p., t. II, p. 902-924.

3. Mittre (Victor), *Droit commercial des chemins de fer*, Paris, Berger-Levrault, 1912, p. 91-92.

4. Article 2 du cahier des charges des C. F. M.

5. « Après l'ouverture à l'exploitation partielle ou totale de chaque ligne, il ne pourra être exigé sur ladite ligne ou sur sa section, plus d'un train par jour dans chaque sens, tant que le montant des recettes locales, c'est-à-dire,

Les exploitants de chemins de fer sont tenus d'effectuer dans les délais réglementaires « *tous les transports* qui se présentent *sous quelque forme que ce soit*, même quand une activité absolument anormale des affaires accroît considérablement les besoins de leur clientèle habituelle » et ils doivent observer le « *principe d'égalité* » au point de vue non seulement de l'exécution des transports mais encore des tarifs appliqués (art. 42 C. F. M. et 46 T. F.).

Ces tarifs doivent être proposés au Directeur général des Travaux publics qui a toute latitude pour les fixer par classe, par catégorie de marchandises, par sorte de voyageurs, etc (art. 37 C. F. M.).

Le cahier des charges impose au concessionnaire l'obligation de mettre à la disposition du Gouvernement, tous « les moyens de transports dont il disposerait et quelle que fût la gêne qui pût en résulter pour lui » (art. 53 C. F. M. et 52 T. F.).

Il doit (art. 54 C. F. M., 53 T. F.) transporter gratuitement les agents des Douanes, des Finances, des Postes, les agents du contrôle des chemins de fer ; les wagons postaux sont remorqués gratuitement (art. 58). Les militaires, les mutilés et anciens combattants, les familles nombreuses

celles fournies par les voyageurs et marchandises en provenance ou à destination de la ligne ou section de ligne considérée n'excédera pas, par kilomètre et par an, 5.000 francs. Le nombre des trains de chaque sens qui pourront être exigés sera en plus :

» De deux, si cette même recette excède 5.000 francs sans dépasser 9.000 francs.

» De trois, si cette même recette excède 9.000 francs sans dépasser 16.000 francs.

» De quatre, si cette même recette excède 16.000 francs. Lorsque la recette dépassera 25.000 francs, le nombre de trains à créer, s'il y a lieu, en sus de quatre, sera déterminé d'accord entre le Gouvernement chérifien et le concessionnaire.

» Les *horaires* des trains seront soumis à la direction générale des Travaux publics. Ils ne seront appliqués qu'après *approbation* de celle-ci. Ils devront être *affichés* en français et en arabe dans toutes les gares, stations et haltes de la ligne.

» Tant que le nombre des trains exigibles ne dépassera pas trois dans chaque sens, ils devront être tracés de manière à permettre, dans chaque gare secondaire, entre 18 heures et 6 heures, une interruption de service de 8 heures au minimum.

» La direction générale des Travaux publics... fixera le *minimum* et le *maximum* des vitesses des convois de voyageurs et de marchandises et la *compositions* de ces convois » (art. 36 du cahier des charges des C. F. M ; Art. 30 à 34 du cahier des charges du Tanger-Fès).

voyagent à tarifs réduits[1], de même que les employés du service pénitentiaire et les prisonniers (art. 60).

Le régime administratif rigide des chemins de fer est aussi une source de dépenses auxquelles peuvent se soustraire les transporteurs.

Les chemins de fer ont dû être puissamment outillés pour « faire face nécessairement à toutes les pointes de l'économie générale, à toutes les pointes saisonnières... les réseaux savent que l'opinion publique ne leur pardonne pas les défaillances momentanées[2] ».

Cette obligation est d'autant plus lourde que le trafic essentiellement saisonnier comporte des pointes fiévreuses pendant les quelques mois de la campagne céréalière, et des périodes de stagnation relative pendant le reste de l'année, ou varie avec les époques d'abondance et les années de sécheresse.

Ce caractère saisonnier appartient non seulement au trafic des marchandises, mais à celui des voyageurs et les chemins de fer, comme d'ailleurs les compagnies de navigation, se voient chaque année, au début et à la fin de l'été, appelés à faire face à un trafic intense dû aux exodes des colons et des fonctionnaires vers la Métropole.

Aussi bien les capitaux engagés pour la construction et l'exploitation des réseaux sont très importants, d'autant plus que les installations ferroviaires marocaines ont été réalisées à une époque où l'argent était le plus cher.

Pour la seule compagnie des C. F. M., le compte s'établit comme suit :

1. Cette charge n'est pas minime si l'on en juge par les chiffres de 1932 :

Voyageurs transportés par les C. F. M. en 1932

Classes	Total	Mutilés et familles nombreuses	1/4 de tarif
1re classe	32.179	1.537	6.266
2e classe	117.806	5.671	31.074
3e classe	218.641	4.684	50.198
4e classe	1.010.137	4.684	9.749

2. A. Demangeon, *art. cit.*

I. CAPITAL-ACTION

Nombre d'actions émises	Capital réalisé	Capital à amortir		Capital amorti		Echéance finale de l'amortissement	Intérêt statutaire par action	Charges en 1932 pour le service du capital action
		Par action	Total	Nombre d'actions	Montant			
20.000 A.	10.000.000	500	10.000.000	190	95.000	1.999	6 %	3.750.399 47
80.000 B.	40.000.000	500	40.000.000	770	385.000	1.999	6 %	»

II. CAPITAL-OBLIGATION

Nombre d'obligations émises	Date des émissions	Capital réalisé	Capital à amortir		Capital amorti	Echéance finale	Intérêt	Charges en 1932 pour le service du capital obligation (intérêts et dividendes)
			Par obligations	Total				
428.000	1928	202.880.000 »	500	202.880.000 »		1.999	6 %	15.945.754 61
365.000	1928	154.212.500 »	500	154.212.500 »		1.999	6 1/2 %	14.229.190 31
20.000	1928	106.749.090 »	(florins) 500	106.749.090 »	néant	1.949	7 %	7.237.038 43
20.000	1928	107.386.624 80	(fr. suisses) 500	107.386.624 80		1.949	7 %	7.245.019 01
50.000	1930	47.375.000 »	1.000	47.375.000 »		1.964	4 %	2.374.444 45
								47.031.446 81

Ces capitaux ont été nécessités non seulement pour les travaux de l'infrastructure mais aussi pour la mise en marche d'un matériel roulant, qui devait être « construit sur les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement chérifien » (art. 14), et dont l'effectif n'a cessé d'augmenter avec l'essor économique du pays.

Effectif du matériel roulant (machines et wagons).
(Compagnie des C. F. M.).

Années	Machines à vapeur	Wagons de voyageurs	Wagons G. V.	Wagons P. V.	Machines électriques
1923	7	32	9	260	
1924	8	35	9	306	
1925	32	76	19	1.463	
1926	37	105	19	1.753	
1927	56	105	19	1.862	6
1928	62	105	19	2.385	12
1929	75	132	31	2.699	15
1930	78	143	31	2.746	18
1931	86	143	31	3.250	17
1932	75	127	28	2.726	18
oriental ..	29	21	9	712	

Effectif du matériel roulant (machines et wagons).
(Compagnie du T. F.).

Années	Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons P. V. et G. V.
1924	10	30	347
1925	22	41	399
1926	23	50	404
1927	26	51	603
1928	29	78	611
1929	30	78	642
1930	30	78	712
1931	30	78	710

D'autre part les compagnies sont tenues d'entretenir constamment « en bon état et de manière que la circulation soit toujours possible et sûre » les voies ferrées et toutes leurs dépendances (art. 29).

Les chemins de fer ne sont pas plus libres pour les achats de fournitures nécessitées par les besoins de l'exploitation :

« les marchés que comportera l'exploitation et notamment ceux relatifs aux fournitures de charbon seront quand leur montant excèdera 15.000 fr., établis selon les règles édictées par le Gouvernement chérifien et soumis à son approbation » (art. 34).

Et l'article 49 du cahier des charges des C. F. M. stipule qu' « à moins d'une autorisation spéciale de la Direction générale des Travaux publics, il est interdit au concessionnaire de faire directement ou indirectement avec les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises similaires desservant les mêmes voies de communication ».

Pour faire face à toutes ces obligations, les compagnies de chemins de fer ont été obligées d'avoir un personnel nombreux, des cadres très importants qui furent, au début tout au moins, difficiles à constituer.

Cette difficulté fut d'ailleurs une des raisons pour lesquelles les chemins de fer du Maroc ont été concédés et non exploités en régie : « Quant à la crise du personnel, elle est malheureusement beaucoup plus grave qu'il y a six ans. Des vides nombreux se sont produits dans les rangs des techniciens de tout ordre et de toute origine; trois promotions manquent à toutes nos écoles; la reconstitution de nos régions libérées occupe nos meilleurs ingénieurs; d'autres se consacrent à la restauration de notre outillage industriel, partout la demande est supérieure à l'offre... En somme la constitution par le Protectorat de cadres de valeur réelle serait à peu près impossible et le recours à un groupement possédant déjà un personnel expérimenté s'impose plus que jamais[1] ».

Aussi bien les chemins de fer du Maroc durent faire appel aux agents des compagnies métropolitaines et algériennes et leur accorder, pour les engager à s'expatrier, certains avantages en supplément de ceux dont jouissent

1. Cf., exposé des motifs au projet de loi portant approbation de la convention de concession des C. F. M., suppl. au *Bulletin officiel*, n° 415 du 5 octobre 1920, p. 16.

déjà les cheminots français. Un statut du personnel dut être élaboré, et l'on fut obligé de tenir compte des lois sociales dont bénéficiaient déjà les agents des chemins de fer de la métropole, et qui n'étaient pas encore appliquées au Maroc.

Les traitements basés sur ceux de la métropole durent subir des majorations importantes[1]

Une caisse de retraites a été instituée en faveur des agents. En 1932 le montant des allocations des Chemins de fer du Maroc à cette caisse s'élevait à 1.798.168 fr. 20; à la même époque : 68.137 fr. 18 de retraites avaient été servis par cette même compagnie.

Avec l'évolution du trafic ferroviaire le personnel devint de plus en plus nombreux jusqu'en 1930.

Effectif du personne' des C. F. M.

Années	Total général	Administration centrale	Mouvement et trafic	Traction et matériel	Voies et bâtiments	Auxiliaires et journaliers	Femmes employées
1923	434	36	105	117	38	123	15
1924	578	39	147	86	59	220	27
1925	819	58	262	197	126	119	57
1926	1.810	69	345	188	138	1.017	53
1927	2.569	88	391	277	207	1.344	62
1928	3.128	110	492	381	247	1.830	68
1929	3.734	134	573	465	311	2.148	103
1930	4.059	166	615	504	315	2.334	125
1931	3.877	157	706	554	392	1.945	123
1932	3.878	160	695	523	401	1.983	112

1. « Pour faire vivre ces réseaux, dont la croissance a été si rapide, il n'était pas possible de trouver au Maroc même le personnel technique nécessaire Aussi, les réseaux métropolitains : P. L. M. et P.-O. ont-ils bien voulu détacher au Maroc un grand nombre de leurs agents qui ont servi à constituer les cadres des nouvelles exploitations. Pour faciliter à leur personnel l'acclimatement au pays, les compagnies marocaines ont fait de gros efforts. Au point de vue logement, elles ont construit de très nombreuses maisons. Des congés bi-annuels permettent de ne pas perdre contact avec la Métropole. Pour les enfants de ceux qui ne s'absentent pas, une colonie de vacances s'offre dans les forêts du Moyen-Atlas. Le service médical est particulièrement soigné » (« Le Maroc et les chemins de fer marocains »,par M. Ardoin, dans le *Bulletin P. L. M.*, n° de janvier 1931, p. 5-16).

Effectif du personnel du Tanger-Fès

Années	Administration centrale	Mouvement et trafic	Traction et matériel	Voies et bâtiments	Auxiliaires et journaliers	Femmes employées	Total général
1924	46	107	92	195	30	5	475
1925	46	105	150	241	344	10	896
1926	52	156	216	219	421	27	1.091
1927	55	251	295	531	717	29	1.878
1928	74	261	303	547	768	43	1.996
1929	79	309	408	727	1.058	45	2.636
1930	79	265	361	545	778	45	2.073
1931	80	264	359	545	778	45	2.071
1932	81	209	348	475	652	32	1.807
1933	80	199	346	348	609	25	1.596

Le nombre des agents nécessaires doit être d'autre part établi d'après le *trafic maximum* auquel les chemins de fer peuvent avoir à faire face, et les frais qui en résultent pour les compagnies restent les mêmes en période de stagnation, car la plupart de ces agents sont commissionnés.

Les dépenses d'exploitation des compagnies ont donc suivi une marche ascensionnelle jusqu'en 1930 date à partir de laquelle les exploitants des réseaux se sont efforcés de réduire leurs dépenses pour faire face aux nécessités nouvelles. Les dépenses d'exploitation des C. F. M. qui étaient de :

2.939.726 francs en 1923 sont passées à :
17.064.684 — — 1924
20.390.903 — — 1925
33.163.152 — — 1926
42.779.476 — — 1927
48.805.668 — — 1928
64.708.470,87 — — 1929
69.049.353 — — 1930
64.757.159,30 — — 1931
59.658.512,62 — — 1932

Celles du Tanger-Fès ont été respectivement de :

1.552.000 fr. en 1923
4.525.000 » — — 1924
8.021.000 » — — 1925

12.459.000 » — — 1926
18.338.000 » — — 1927
19.647.000 » — — 1928
20.436.000 » — — 1929
20.815.000 » — — 1930
21.026.000 » — — 1931

*
* *

En dehors de ces règles d'exploitation technique et commerciale imposées aux compagnies par le Gouvernement et qui sont pour elles non seulement une cause de rigidité, mais aussi d'élévation du prix de revient, les concessionnaires des chemins de fer ont dû participer aux frais d'établissement des voies, des bâtiments et de tous les travaux d'infrastructure. Sans doute cette participation est nulle pour la compagnie de chemins de fer du Tanger-Fès puisque l'Etat a participé à raison de 100% aux frais de construction de ce réseau[1], mais pour les autres compagnies on a voulu qu'il s'établisse « entre les intérêts des deux contractants une solidarité telle que chacun d'eux participât aux charges de l'entreprise[2] ».

Le Gouvernement n'a participé que pour environ 85% aux frais de construction des C. F. M. et 50% à ceux du C. F. M. O.[3].

La participation des compagnies, pour minime qu'elle soit, n'en existe pas moins réellement. Et si au 31 décembre 1932 la participation de l'Etat aux dépenses d'établissement des C. F. M., par exemple, atteignait 1.553.682.691 fr., celle de la compagnie s'élevait à 178.825.461 fr., dont 19.154.944 fr. pour l'achat du matériel roulant.

D'autre part, si l'Etat est intervenu largement dans les dépenses de construction des réseaux, il importe de remarquer qu'il participe aussi aux bénéfices des compagnies et que le matériel fixe et roulant de l'entreprise doit lui revenir à la fin de la concession en 1999.

1. Cf. Méchin, *op. cit.*
2. Exposé des motifs; projet de loi portant approbation de la convention de concession des C. F. M.
3. Cf. Méchin, *op. cit.*

Ces charges nombreuses, conséquences d'un régime administratif suranné et des clauses financières de conventions passées d'après des estimations et des probabilités que la concurrence est venue fausser, deviennent chaque jour plus lourdes pour les compagnies de chemins de fer.

La crise économique et surtout la concurrence automobile accroissent l'importance du matériel improductif et la rotation du matériel vide ainsi qu'on en peut juger par les chiffres suivants :

Tonnage kilométrique des C. F. M.

	1929	1930	1931	1932
Tonnage brut	718.987.350	778.593.443	563.365.712	567.768.307
Tonnage utile	325.313.422	335.362.153	243.366.682	242.407.069

Ce qui dénote une utilisation moindre des tr ins :

	1929	1930	1931	1932
Charge moyenne brute.....	679	757	669	671
Charge moyenne utile	307	326	295	301

Les transporteurs.

La circulation automobile, n'a pas nécessité pareille réglementation.

Les entreprises automobiles, entièrement libres de leur fonctionnement, peuvent suivre pas à pas les fluctuations économiques du pays.

D'autre part, l'automobile demande moins d'exigence s en capital que le chemin de fer.

La mise en fonctionnement d'un service de transport automobile ne nécessite aucune de ces installations préliminaires qu'exige tout chemin de fer. La totalité du matériel d'entreprise se ramène pour ainsi dire au matériel roulant.

La route a été établie aux seuls frais du Gouvernement et l'automobile est intervenue très faiblement dans les frais d'entretien de ce réseau. Il n'existait pas jusqu'en 1933, « pour les véhicules, d'impôt d'Etat. L'institution de la

plaque de taxe était purement municipale et ne pouvait s'exercer qu'à l'encontre des véhicules marocains domiciliés dans le périmètre fiscal urbain[1] ».

Profitant de cet état de choses, certains petits transporteurs ont fait immatriculer leurs véhicules dans le bled où ils possèdent quelque vague propriété[2].

Sans doute, les taxes et droits fiscaux que supportent directement ou indirectement les automobiles constituent des recettes budgétaires déjà importantes. La taxe sur les bandages d'automobile a rapporté 3.559.864 fr. 29 en 1932 et 3.970.043 fr. 98 en 1933; la taxe sur les essences et pétroles (encore que ces produits ne soient pas seulement utilisés par les automobiles) a donné une recette de 23.789.480 fr. 79 en 1932 et de 27.161.075 fr. 67 en 1933 ; la taxe sur les huiles de graissage a rapporté 1.183.213 fr. 34 en 1932 et plus d'un million 500.000 francs en 1933; les droits d'immatriculation et les permis de conduire plus de 1.180.000 fr. en 1932 et de 2.270.000 fr. en 1933.

Mais ces recettes sont encore très inférieures aux frais d'un réseau routier soumis à un trafic intense qui « exige annuellement des dépenses d'entretien très élevées variant de 90 à 100 millions presque entièrement à la charge du contribuable. Et si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux ayant servi à la construction des routes, celles-ci absorbent près de 150 millions par an, soit 15% du budget des dépenses[3]. »

Si, à ces frais d'entretien et de construction l'on ajoutait les dépenses qu'entraîne l'augmentation des frais de police et de surveillance des routes en raison de l'accroissement de la circulation automobile, la somme serait encore bien plus forte.

Mais surtout les entreprises automobiles, en face des compagnies de chemins de fer, étaient entièrement libres.

1. Morère, *Code de la route au Maroc*, Casablanca, Imp. réunies, 1933, p. 20, note sous article 4.

2. Ceci d'ailleurs entraînait une inégalité fiscale entre les transporteurs eux-mêmes, inégalité dont un délégué au Troisième Collège demandait la suppression à la séance du Conseil du Gouvernement, le 26 février 1933, en sollicitant « l'application intégrale des taxes sur les automobiles du bled au même titre qu'elles sont acceptées dans les villes ».

3. Eyquem, *op. cit.*

En aucune façon elles ne subissaient l'ingérence de l'administration.

La réglementation en vigueur ne prévoyait que des dispositions générales destinées à assurer la conservation de la voie publique (forme et nature des bandages, pression sur le sol), la sécurité et la police de la circulation (gabarit des véhicules, éclairage, largeur et hauteur du chargement, freins, croisements et dépassement, avertisseurs, miroirs rétroviseurs, plaques d'identité).

Cependant l'arrêté viziriel du 6 février 1923 modifié par les arrêtés viziriels des 13 mai 1925, 31 mai 1925, 29 novembre 1926, 18 janvier 1929, 30 avril 1931, 6 août 1932, a institué dans son chapitre IV des « dispositions spéciales aux automobiles affectées aux services de transport en commun ».

Il ne s'adresse d'ailleurs qu'« aux véhicules de plus de six places (en sus du conducteur) affectés à un service commercial de transport de voyageurs ».

Les entrepreneurs de transport de voyageurs en commun n'étaient pas soumis à l'autorisation mais à la simple déclaration « du nombre de véhicules à mettre en service, de leur poids, à vide et en charge, du nombre des places qu'ils contiennent, des lieux de départ et de destination, des itinéraires à emprunter ».

Ils devaient d'autre part obtenir du Directeur général des Travaux publics l'approbation de leurs horaires. Au contraire des entreprises ferroviaires, ils avaient donc le libre choix de leurs itinéraires, de leurs gares.

Ils avaient aussi, en fait, le libre choix de leurs horaires, car l'approbation administrative ne leur était jamais refusée, pourvu que les conditions de vitesse maxima (72 km. à l'heure), exigées par l'article 33 dans un but de simple police, fussent observées.

Les « transports occasionnels » par contre n'avaient pas à déclarer leurs lieux de départ et de destination, les itinéraires empruntés, ni à demander l'approbation de leurs horaires. En dehors des prescriptions générales qui leur

étaient applicables comme à tous les véhicules routiers, ils se trouvaient entièrement libres.

L'article 40 de l'arrêté imposait une visite bisannuelle des voitures à l'un des principaux établissements de l'entreprise, mais un arrêté viziriel du 18 janvier 1929 dispense de cette visite les entrepreneurs qui produisent un « certificat constatant que les véhicules satisfont aux conditions imposées pour assurer la sécurité et la commodité des voyageurs transportés[1] ».

Il faut croire que les entrepreneurs ont largement usé de cette faculté, car le service des mines n'aurait sans doute pas donné l'autorisation de circuler à certaines voitures de transports occasionnels « dont il n'existe plus que la carcasse ou les traces effacées de leur grandeur passée[2] ».

Enfin les transporteurs avaient le libre choix de leurs tarifs. La seule obligation qui leur était imposée était d'afficher pendant huit jours pleins dans les bureaux et à l'intérieur des véhicules les modifications apportées à leurs tarifs *maxima*. Ils avaient donc *toute latitude pour abaisser à tout moment* leurs prix maxima qu'ils étaient d'ailleurs libres d'établir à leur guise.

L'affichage obligatoire des tarifs maxima ne s'appliquait pas d'ailleurs aux « transporteurs occasionnels ou accidentels «(art. 51, modifié par art. 2 de l'arrêté viziriel du 29 novembre 1926).

Les mêmes « petits transporteurs » étaient dispensés de l'obligation d'établir pour chaque départ, « une feuille de route portant l'indication du nombre de voyageurs et de leur destination, la nature et le poids des paquets à transporter » et beaucoup n'observaient que de très loin les mesures d'hygiène et de propreté prescrites par l'article 46.

On voit par ce simple exposé la grande liberté dont jouissaient les transporteurs par route et surtout les petits transporteurs.

1. C'est le « Bureau Véritas », agréé par le Directeur général des Travaux publics qui, depuis le 13 mars 1929, établit ces certificats.

2. Sayous, « La réglementation du transport en commun des voyageurs par route au Maroc français », dans la *Revue économique internationale*, septembre 1933, p. 517-528.

Quant aux camions, ils restaient seulement soumis aux règles générales des arrêtés viziriels formant code de la route au Maroc. Aucune réglementation de tarifs, d'horaires, d'itinéraires, de poids, etc..., ne venait gêner leur mise en circulation. Seules, des mesures relatives à la disposition des organes moteurs, de manœuvre et de direction, aux freins, à l'éclairage, aux signaux sonores, aux miroirs rétroviseurs aux plaques, à la déclaration, à la vitesse (72 km. pour les véhicules munis de bandages pneumatiques et 36 pour ceux munis de bandages pleins), aux remorques, etc., leur étaient applicables.

Cette liberté absolue pour les transporteurs routiers de régler leur exploitation, leurs itinéraires, leurs tarifs à leur guise, de choisir leur fret, de traiter, de marchander leurs prix, de « rouler » ou non quand ils le voulaient, jointe à la souplesse du véhicule qui peut aller partout, transporter de bout en bout, est la raison principale de la concurrence victorieuse qu'ils font au chemin de fer.

***

Libres de toute ingérence administrative, ne se préoccupant d'aucun contrôle, les transporteurs routiers pouvaient ainsi réduire au strict nécessaire, les frais généraux qui pèsent d'autre part lourdement sur les exploitations ferroviaires.

Sans parler des petits transporteurs qui n'avaient aucun autre frais que l'achat et l'entretien de leur matériel roulant et de leur combustible, les entreprises de transports automobiles tels que la C. T. M., la « Minerva » ou la « Valenciana ne supportaient que des frais infimes comparativement à ceux qu'ont dû s'imposer les compagnies de chemin de fer.

Sans doute on ne saurait prétendre comparer avec exactitude le prix de revient des deux concurrents. Sans parler ici des frais généraux qui restent infiniment supérieurs pour les chemins de fer, le prix de revient partiel des deux moyens de transport est difficile et même impossible à comparer.

Si l'on peut, pour les compagnies de chemin de fer, avoir des données précises sur les dépenses totales d'exploitation,

l'étude de ces frais est impossible à établir pour les entreprises de services routiers. Ils varient en effet suivant la nature et les conditions du transport, l'importance des entreprises, la nature et la valeur du matériel employé l'état de la route suivie, la saison, etc...

Encore qu'il soit difficile de donner le prix d'un véhicule, puisqu'il varie entre 32.000 (car Chevrolet) et 135.000 fr. (car Minerva) à condition qu'il soit acheté neuf, on peut dire que le coût du matériel de transport est sensiblement le même pour les compagnies ferroviaires et les entreprises de transports routiers. Si le matériel de chemin de fer est le plus coûteux, son taux d'amortissement est très inférieur à celui des cars et des camions : on peut estimer à dix ans au maximum la durée de vie moyenne d'un car ou d'un camion, tandis qu'une locomotive ou un wagon peut être utilisé pendant 40 ans au moins.

Mais d'une manière générale on peut dire que les frais de personnel sont grandement inférieurs pour les transporteurs. Souvent, d'ailleurs, ils sont nuls, le propriétaire du camion ou du car assurant lui-même la conduite de sa voiture.

La liberté dont jouissent les entreprises de transports automobiles leur permet de restreindre le nombre de leurs agents au strict minimum; les traitements sont faibles comparés à ceux des employés de chemins de fer, le recrutement plus facile aussi parce que l'éducation professionnelle de ces agents n'est pas nécessairement aussi poussée que celle des agents des trains.

La charge de cette lente et coûteuse formation professionnelle, qui est nécessaire pour les cheminots, est supportée par les réseaux sauf pour le personnel de direction. Nulle longue formation professionnelle pour diriger un véhicule; aucune direction technique n'est exigée dans une entreprise de transport automobile. Aussi bien la quantité de personnel de ces entreprises peut s'adapter immédiatement à l'intensité du trafic à assurer, tandis que les chemins de fer doivent conserver leurs spécialistes au cours des périodes de crise en prévision de la prospérité.

Aucune indemnité obligatoire pour charges de famille,

cherté de vie, logement; aucun secours, aucune institution de retraite ne vient grever le budget de ces entreprises. Elles n'accordent pas à leurs employés et à leur famille des voyages gratuits en France, ni même sur leurs réseaux. Leur personnel ne jouit pas, comme celui des chemins de fer, de la gratuité des frais médicaux ou pharmaceutiques; pas d'allocations gracieuses pour naissances d'enfants; pas d'infirmières visiteuses, pas de colonies de vacances; les employés ne sont pas logés gratuitement comme la plupart de ceux des entreprises ferroviaires; ils ne bénéficient pas plus de prêts hypothécaires à intérêt dégressif suivant les charges de famille, comme en ont institué les compagnies de chemins de fer; aucune allocation d'aide d'études pour eux ou leurs enfants ne leur est attribuée; enfin ils n'ont pas non plus le bénéfice de coopératives de consommation.

« Quant aux heures de service des chauffeurs elles varient entre douze et quinze heures par jour, ce qui constitue un véritable abus de capital humain » disait un délégué à la séance du Conseil du Gouvernement du 9 juillet 1932.

Déjà très faibles, les dépenses d'exploitation des entreprises de transports routiers se sont encore réduites depuis 1926. Les prix des véhicules ont subi une baisse sensible avec les progrès de la technique et la crise économique. En même temps les faillites assez nombreuses ont jeté sur le marché un matériel à vil prix.

La crise aussi, en augmentant l'offre de travail, a permis de réduire les dépenses de personnel; les prix des combustibles, des pneus, des pièces détachées ont subi une baisse correspondante.

Aussi bien, les entreprises de transports automobiles ont pu concurrencer de plus en plus vivement les compagnies de chemins de fer qui ont vu leurs bénéfices diminuer d'année en année malgré les restrictions qu'elles se sont imposées et les économies qu'elles ont pu réaliser.

TROISIÈME PARTIE

Les réactions des concurrents et l'action du Gouvernement

Chapitre I. — Les réactions des concurrents.

Section I. — Les chemins de fer.
Amélioration des conditions d'exploitation. Economies. Ententes avec les transporteurs.

Section II. — Les transporteurs routiers.
Amélioration des conditions de transport. Economies. Groupements.

Chapitre II. — L'action du Gouvernement.

Section I. — Raisons de son intervention.
Augmentation des frais d'entretien des routes. Diminution des bénéfices provenant des chemins de fer. Importance des chemins de fer dans l'économie du pays. Mauvaise répartition des moyens de transport. Fluctuation anti-économique des prix. Sécurité des voyageurs. Difficultés de l'intervention.

Section II. — L'intervention.
Le dahir et l'arrêté viziriel du 6 février 1933. Le dahir et l'arrêté viziriel du 19 avril 1933.

Section III. — Les résultats.
Les réactions des gros transporteurs et des chemins de fer. Les petits transporteurs. Le cas de la « Valenciana ». La tendance vers un monopole privé des transports et ses dangers. Nécessité de compléter cette réglementation.

CHAPITRE PREMIER

LES REACTIONS DES CONCURRENTS

Section I. — Les chemins de fer.

L'on a vu comment les chemins de fer avaient tenté d'enrayer l' « écrémage » de leur trafic par une politique tarifaire nouvelle, et d'atténuer les avantages que possède l'automobile (transport de porte à porte, arrêts aux centres des villes, rapidité de transport, etc...).

1° *Amélioration des conditions d'exploitation.*

Ces améliorations générales de l'exploitation technique et commerciale ont été de plus en plus nombreuses.

Pour les voyageurs des modifications furent apportées aux horaires des trains avec une accélération des vitesses et une économie appréciable de temps. Deux trains de voyageurs ont été rendus directs entre Casablanca et Rabat, permettant d'effectuer ce trajet en 1 heure 16.

La vitesse des trains de voyageurs a été augmentée sur les relations Casablanca-Oued Zem et Casablanca-Marrakech. Les rails ont été presque partout alourdis (rails de 46 kilos et de 18 mètres de longueur), en même temps que les dispositifs de sécurité (embranchements. signaux, aiguilles, etc.) ont été rénovés.

Chaque année un train spécial « Maroc-France » *via* l'Espagne est mis en marche le 1er juillet. Les billets sont directs.

A partir du 1er mars 1931, l'ouverture d'un bureau de ville pour voyageurs indigènes à Marrakech, sur la place Djemaa el Fna, a contribué à ramener aux chemins de fer cette clientèle, d'autant plus qu'à la même date

un service de liaison automobile gratuit, entre la Médina et la place Djemaa el Fna, était établi pour les voyageurs munis de billets, et en sens inverse pour ceux qui débarquaient des trains.

Ces améliorations ont eu des résultats satisfaisants; le nombre des billets délivrés par le bureau de ville a triplé d'une année à l'autre (13.346 en 1931 ; 44.444 en 1932). Dès cette époque le recours à des courtiers, les ententes avec les « caouadjis », conteurs, charmeurs de serpents, etc... chargés de « racoler » la clientèle et de lui vanter les avantages du chemin de fer, n'étaient plus nécessaires, les voyageurs indigènes se rendant d'eux-mêmes au bureau de ville de la place Djemaa el Fna.

Autre innovation bien accueillie des Indigènes : la mise en marche à partir du 15 mai 1931 des trains de nuit, entre Marrakech et Casablanca, permettant aux voyageurs d'économiser non seulement du temps, mais encore le prix d'un hébergement dans un « fondouck ».

D'autre part, on lançait un nombre plus important de trains électriques, en même temps qu'on allongeait leurs parcours[1]. Dans quelques mois la ligne sera complètement électrifiée de Fès à Marrakech.

Les automotrices électriques, rapides, permettent d'améliorer considérablement le service des voyageurs[2], tout en leur offrant un confort largement supérieur à celui des cars.

On pense, d'autre part, mettre en service, à l'ouverture du réseau Fès-Oujda, des automotrices à essence entre Fès et Oran[3].

1. L'électrification des réseaux, conçue plus dans un but d'intérêt général (cf. Méchin, *op. cit.* et Duval, *op. cit.*) que dans l'intérêt des chemins de fer, leur a cependant profité. « Les résultats obtenus, écrit M. Ardoin (*art. cit.*), sont très favorables, notamment au point de vue de l'amélioration des conditions du travail du personnel de traction, ainsi que la simplification des réparations de locomotives électriques par rapport aux locomotives à vapeur, aux chaudières desquelles les mauvaises eaux du nord de l'Afrique créent de notables et constants dommages ».

2. Cf. Guérin, *op. cit.*, p. 100.

3. Eyquem, *op. cit.*, p. 472. « Le mouvement des voyageurs par Oujda qui, malgré l'insuffisance des moyens de transport, atteint déjà annuellement 150.000 personnes ne pourra qu'augmenter considérablement dans de notables proportions si l'on considère que l'achèvement du Fès-Oujda doit cor-

L'aménagement, l'entretien et la propreté des gares a retenu l'attention des dirigeants des compagnies. De nombreux concours de « gares fleuries » ont incité les chefs de gare à rendre moins fastidieuses les attentes des trains.

Pour attirer le public, les chemins de fer se sont ingéniés à aller jusqu'à lui. En dehors des courtiers pour voyageurs indigènes, ils ont organisé une publicité plus large et plus efficace ; prospectus, affiches dans les lieux publics, T. S. F., etc... ont servi à rappeler aux voyageurs et aux expéditeurs l'existence des chemins de fer, leurs horaires, leurs tarifs, et les avantages qu'ils offrent.

Ces efforts ont été poursuivis *pour les transports de marchandises* dont les chemins de fer ont avant tout cherché à parfaire l'organisation.

Un contrôle très strict a été exercé sur les conditions d'acheminement des wagons complets dans un délai minimum. On a pu obtenir des gares de formation la mise en route des marchandises de petite vitesse dans la nuit qui suit le jour du chargement.

La majeure partie des wagons complets en provenance des gares de Casablanca et de Port-Lyautey, et, dans tous les cas, les marchandises urgentes (groupages, bestiaux, sucre, etc...) chargées le jour A, sont à la disposition des destinataires dans la soirée du jour B à Meknès, et dans la matinée du jour C à Fès.

Dans le sens de Casablanca sur Marrakech, le train de nuit mixte (voyageurs-marchandises) facilite les conditions d'envoi des marchandises urgentes (poisson, primeurs denrées, etc...) qui, remises dans la soirée à Casablanca, sont le lendemain matin sur le marché de Marrakech.

D'autre part, les agents du service commercial ont montré une activité plus grande, allant solliciter du fret chez les expéditeurs, écouter leurs doléances afin d'en tirer parti.

Il nous a même été assuré que certains agents commer-

respondre avec la mise en service des paquebots rapides de 27 à 30 nœuds, appelés « paquebots de nuit » qui mettront Alger et Oran à une nuit de Marseille, Casablanca même n'étant plus qu'à une trentaine d'heures de Marseille ».

ciaux des compagnies marocaines, accordaient eux-mêmes des taxes spéciales aux expéditeurs qu'ils craignaient de voir recourir aux camions.

Les formalités ont été simplifiées et le transport de porte à porte généralisé tandis que le nombre des embranchements particuliers s'est largement accru. La Compagnie marocaine des carburants, les Etablissements Colas, la Compagnie sucrière marocaine, les Etablissements Legal, la Société française des Pétroles Shell, la Compagnie industrielle des Pétroles, les Etablissements Bonna, Poliet et Chausson, la Vaccum Oil Company, les Etablissements Alenda, Debachy, l'Energie Electrique du Maroc, la Compagnie royale et asturienne des Mines, etc., possèdent désormais des embranchements particuliers qui permettent de charger à l'usine même.

Il reste encore d'autres mesures déjà appliquées sur les réseaux métropolitains et étrangers.

En dehors de services spéciaux pour la desserte des souks, l'usage des « containers » ne tardera pas à s'imposer pour le transport des primeurs et des fruits, puisque l'on songe de plus en plus à « convertir le Maroc, d'abord conçu comme un vaste grenier à blé, en un vaste verger[1]. » Le transport des céréales en vrac, dans des wagons spéciaux semblables aux « trémies » employées pour le transport des phosphates, doit être intensifié, en raison des avantages qu'il procure aux colons[2].

1. Hoffherr (R.), *Economie marocaine*, p. 152. « Bien que de grosses améliorations aient été apportées au Maroc : rapidité des embarquements, augmentation des services pendant la saison des primeurs, il reste beaucoup à faire dans ce domaine spécial, où nous sommes distancés de très loin par nos concurrents étrangers. Nous n'avons même pas encore adopté les chargements par cadres ordinaires qui réduisent au minimum possible les manutentions et les brutalités dont souffrent les colis lorsqu'ils sont manipulés individuellement. L'usage des cadres isothermes est devenu courant depuis cinq à six mois pour le transport des moutons abattus sur les lignes Alger-Marseille et Oran-Marseille. Leur affectation aux fruits et primeurs est encore à l'essai, bien que les expériences faites à Alger, vers la même époque que celles récemment tentées à Casablanca (avril-mai 1933), aient donné des résultats très concluants » (*Bulletin économique du Maroc*, janvier 1934, p. 150).

2. Cf., *Bulletin économique du Maroc*, n° 2, octobre 1933, p. 118-119. «... Ce moyen s'est révélé parfaitement apte aux transports de dock-silo à dock-silo, les wagons trémies étant chargés automatiquementet,grâce au plombage des vannes et ouvertures, transformés en véritables coffres-forts roulants dont le déchargement s'opère en quelques minutes ».

Enfin, on a longtemps étudié la possibilité d'établir des tarifs directs d'une gare quelconque des réseaux métropolitains à une gare quelconque des réseaux marocains; mais cette organisation demande une minutieuse étude, et exige de gros frais, les compagnies marocaines n'étant pas suffisamment outillées pour prendre à charge les formalités de transit à prévoir[1].

2° *Economies.*

Par ailleurs les dirigeants des chemins de fer du Maroc se sont efforcés de comprimer leurs frais d'exploitation.

Dès 1931, la réduction des charges de personnel fut envisagée. Les compressions opérées par les C. F. M. portèrent surtout sur le personnel auxiliaire et les journaliers[2], dont le nombre passa de 2.334 en 1930 à 1.945 en 1931, et sur le personnel féminin qui fut réduit de 125 à 123 unités. Il était plus difficile d'abaisser l'effectif du personnel commissionné dont les situations sont stables. Mais le nombre des agents de l'Administration centrale put être ramené de 166 à 157 en 1931. Une économie de 283.000 francs put être réalisée à cette époque sur les appointements du personnel des services centraux et régionaux. D'autre part, la réduction du nombre des trains de phosphates permit de diminuer les frais de déplacements du personnel des trains.

Mais en 1932, si le personnel féminin put être encore diminué, le nombre des journaliers et des auxiliaires dut être légèrement relevé, ainsi que le nombre des agents du service « voies et bâtiments » et des services centraux. Le nombre des agents des services du « mouvement et du trafic » et de « la traction et du matériel » put être sensiblement comprimé, tout en restant supérieur à celui de l'année 1930.

En bref, si les économies réalisées en 1931 sur les dépenses d'exploitation avaient été effectuées surtout sur les dépenses du personnel (417.959 fr.); en 1932 ces dépenses

1. *Bulletin de la Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca,* n° de juin 1931, p. 17-18.
2. Cf. *supra,* tableau, p. 172.

accusèrent une différence en plus de 230.353 fr. 85 sur l'année précédente.

Cette augmentation des frais de personnel était d'ailleurs inévitable en raison des augmentations statutaires du personnel, augmentations que ne parvint pas à compenser la compression des effectifs.

Les compagnies de chemins de fer s'efforcèrent aussi de comprimer les dépenses de bureau : imprimés, fournitures de bureau, éclairage, chauffage, mobilier, etc.; et plus encore les dépenses de combustible et les frais d'entretien du matériel. Ces compression furent d'ailleurs favorisées par la réduction générale du trafic et par une baisse sensible des prix du combustible.

La consommation totale de combustible par les locomotives à vapeur du réseau des chemins de fer du Maroc a diminué de 1930 à 1932 :

Consommation de combustible par les locomotives à vapeur : C. F. M. (en tonnes).

	1930	1931	1932
Briquettes	7.902	5.743	4.158
Gros criblé.....	10.154	8.697	8.802
Total	18.056	14.440	12.960

D'autre part la baisse des prix de ces matières, due à la chute de la livre sterling, joua dès 1932, et permit aux chemins de fer d'enregistrer une économie sensible.

Le prix d'achat à la tonne non dédouanée qui était de 202 fr. 10 à 198 fr. 10 pour les briquettes et de 162 fr. 60 à 157 fr. 60 pour le gros criblé rendus sur les quais de Casablanca, en 1931, s'abaissa en 1932 à 150 francs pour les briquettes et à 115-112 francs pour le gros criblé. Sur les quais de Port-Lyautey on enregistre une baisse identique : Briquettes : 213 fr. 75 à 210 en 1931; 165 fr. en 1932; gros criblé : 172 fr. 50 à 169 fr. 75 en 1931, 119 fr. 85 à 123 fr. 35 en 1932.

Jointes aux diminutions de consommation, ces baisses amenèrent une réduction des dépenses correspondantes qui passèrent de 4.182.135 francs en 1930 à 2.474.226 francs en 1932.

La consommation totale d'énergie électrique pour les besoins de la traction fut aussi abaissée en 1931, et se releva très faiblement en 1932, en raison d'une utilisation plus grande des trains automoteurs. Elle s'établit ainsi pour les C. F. M. :

Consommation totale d'énergie électrique pour la traction.
(en kw.)

1930	18.440.180
1931	16.069.883
1932	17.197.068

Ces augmentations en 1932 ne déterminèrent d'ailleurs pas une hausse des dépenses correspondantes, car le prix du kw. baissa de 0 fr. 444 en 1930 à 0 fr. 4259 en 1931 et à 0 fr. 4020 en 1932. Les frais de traction électrique ne furent ainsi que de :

1930	1931	1932
8.194.817 fr. 76	7.267.711 fr. 23	6.913.604 fr. 22

En outre les C. F. M., en exigeant de leur personnel une attention et un soin plus grands, purent réduire les dépenses d'entretien du matériel qui tombèrent de 14.023.513 francs en 1931 à 10.838.453 francs en 1932.

Les dirigeants du Tanger-Fès se sont efforcés eux aussi de réduire leurs dépenses d'exploitation. L'effectif du personnel est passé de 2.636 agents en 1929, à 1596 agents en 1933. Les réductions ont porté sur toutes les catégories d'employés et principalement sur les femmes (45 en 1930, 25 en 1933), sur les auxiliaires et journaliers (1.058 en 1929, 609 en 1933), sur les agents des voies et bâtiments (727 en 1929, 348 en 1933[1]).

1. Voir tableau, p. 173.

Mais les augmentations statutaires de ce personnel n'ont pu permettre de diminuer les dépenses correspondantes.

D'autre part, le parcours des locomotives, des wagons et des trains n'a pas diminué sensiblement :

Parcours (en milliers de kilomètres).

Années	Locomotives	Wagons	Trains d'exploitation
1928	672	8.380	599
1929	881	11.509	739
1930	908	11.170	743
1931	847	11.049	656

Aussi bien les dépenses d'exploitation n'ont cessé d'augmenter depuis le début :

Années	Administration centrale	Exploitation	Matériel et traction	Voies et bâtiments	Total	Par km. exploité
1924	330.978 45	1.346.777 34	1.951.117 19	896.696 58	4.525.569 56	40.770 89
1928	470.448 68	6.064.883 65	10.204.492 65	2.906.969 95	19.646.794 93	62.970 50
1929	456.624 38	5.650.464 40	10.693.241 02	3.636.051 82	20.436.381 62	65.084 02
1930	591.291 97	6.037.667 66	11.016.799 18	2.994.486 42	20.640.245 23	65.524 50
1931	697.928 02	6.779.397 12	11.055.159 57	2.494.257 92	21.026.742 63	66.751 56

3° *Ententes avec les transporteurs.*

Les dirigeants des compagnies de chemins de fer se préoccupèrent aussi de réaliser par eux-mêmes la collaboration du rail et de la route, en organisant des ententes avec les transporteurs routiers. Cette solution paraissait d'autant plus facile à obtenir que, comme le disait le directeur de l'exploitation des C. F. M., M. Simeray, « le problème est, simple au Maroc où le chemin de fer a une structure linéaire», ne comporte aucune ligne secondaire et laisse à l'activité des transporteurs un vaste champ libre.

Pour cela, il fallait obtenir une autorisation spéciale du Gouvernement. L'article 49 du cahier des charges stipule en effet qu'« à moins d'une autorisation spéciale de la Direction générale des Travaux publics, il est interdit au conces-

sionnaire de faire directement ou indirectement avec les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou firme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises similaires desservant les mêmes voies de communication ».

« Ainsi, la compagnie, encore que d'un certain point de vue elle soit une société commerciale, n'a pas la liberté de conclure les conventions qu'il lui plaît. C'est qu'elle n'est pas une entreprise privée, et que, du fait qu'elle gère un service public, elle est soumise à des clauses exorbitantes du droit commun[1] ».

Par ces contrats établis, les chemins de fer se sont évertués à répartir rationnellement le fret selon les capacités des deux modes de transport[2].

1. Michel, *Traité du contentieux administratif au Maroc*, t. II, p. 907-908.

2. Le traité, dont nous reproduisons les clauses essentielles en dehors de celles qui ont trait aux arrangements financiers, donnera une idée plus précise de la façon dont les chemins de fer ont tenté de réaliser cette collaboration :

Traité entre les soussignés :

1° La Compagnie des C. F. M., société anonyme au capital de 50 millions de francs..., représentée par M. Guérin, Albert;

2° La Régie C. F. M. des chemins de fer à voie de 0 m. 60, représentée par M. Guérin, Albert;

3° La Compagnie franco-espagnole du T. F.,... représentée par M. Porché, Georges;

d'une part,

et la Société nouvelle des chargements et de transports..., représentée par M. Bernard, Albert,

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

La S. N. C. T. s'engage à faire assurer par chemins de fer tous les transports qui lui seront confiés, en provenance ou à destination des régions desservies par la voie ferrée, sur toute la partie du parcours où celle-ci peut être utilisée.

Article premier. — Les transports devront comporter obligatoirement, soit à l'arrivée, soit au départ, un camionnage effectué par des camions appartenant à la S. N. C. T. ou appartenant à des camionneurs qui seront ses correspondants agréés par les chemins de fer, et qui, comme elle-même, prendront l'engagement garanti par la S. N. C. T. de ne pas faire concurrence aux C. F. sur aucune de leurs lignes.

Par dérogation, la S. N. C. T. sera autorisée à faire assurer par véhicules automobiles, les transports ci-après désignés :

1° Transports sur les relations desservies normalement par un itinéraire parrallèle à la voie ferrée sur moins de 40 kilomètres;

2° Transports de messageries effectuées dans des délais très courts, sur des camions rapides montés sur pneumatiques, ne portant pas plus de 6 tonnes de charge utile et tels que les marchandises prises au départ le jour A, après 14 heures, soient rendues à destination le jour B, avant 15 heures;

Malheureusement ces contrats conçus avec un large esprit d'entente n'ont pu être longtemps maintenus.

La concurrence automobile continuant de sévir, la baisse des tarifs qui s'ensuivait ne permettait plus au correspondant des chemins de fer de tenir ses engagements. Astreint, pour soutenir la concurrence des autres transporteurs, à suivre les fluctuations des prix, il ne tirait aucun avantage de son association aux chemins de fer dont les prix de transport devenaient trop élevés.

Aussi bien « jusqu'ici aucune entente durable n'a pu être réalisée entre camion et chemin de fer, par suite du développement anarchique de l'industrie des transports. Il est impossible d'instituer des partages de trafic avec des entreprises qui peuvent constamment se multiplier et se déplacer. Une solution serait possible si l'industrie des transports devenait cohérente, si elle n'était pas livrée à n'importe quel amateur et si, face au chemin de fer, ou plutôt à côté de lui s'érigeait une association suffisamment puissante pour mettre de l'ordre dans la corporation[1] ».

Mais cette association est bien difficile à constituer en raison de la multiplicité des petits entrepreneurs de trans-

3° Enfin, mais seulement après accord préalable du réseau, du point d'expédition des transports, à titre exceptionnel sur justification spéciale.

Toutefois, la S. N. C. T. s'engage également à ne pas faire les transports de messageries visées au 2° ci-dessus, sur les parcours où le C. F. organisera son service de trains de façon à pouvoir assurer les mêmes conditions de rapidité.

La S. N. C. T. s'engage également à ne pas favoriser directement ou indirectement des entreprises de service automobile faisant concurrence au chemin de fer.

Toute infraction constatée aux règles posées ci-dessus sera sanctionnée d'une pénalité de 1.000 francs à prélever sur le cautionnement dont il est parlé ci-après. En cas d'infractions multipliées, sauf le cas d'infractions imputables à des correspondants, le présent contrat pourra être résilié comme il est dit à l'article V ci-après.

. . . . . .

Art. IV. — Le C. F. conserve sa liberté de modifier ses tarifs pendant la durée du présent contrat.

Art. V. — Le présent contrat est fait pour une durée de quinze mois qui commenceront à courir du 1er mai 1931 pour prendre fin le 31 juillet 1932. Toutefois, le présent contrat sera résiliable à quelque époque que ce soit et sans indemnité après un préavis de trois mois donné par lettre recommandée,

1° De la part de la S. N. C. T. si les conditions d'exécution des transports mixtes par le chemin de fer ne permettaient pas de soutenir la concurrence avec les autres modes de transport;

2° De la part de C. F. en cas d'infractions constatées au contrat.

1. Note de M. Simeray, directeur de l'exploitation des C. F. M.

ports, d'esprit différent. D'autre part, bon nombre de ces petits transporteurs sentaient qu'ils ne pourraient plus, dès qu'ils seraient soumis aux statuts d'une association, jouir de leur liberté ; il leur faudrait observer des règlements, des parcours, des horaires déterminés et surtout ils ne seraient plus maîtres de leurs tarifs.

Cependant, parvenus à la limite de leurs forces, acculés à la faillite, ils s'efforcent aujourd'hui de se liguer pour présenter plus fortement leurs doléances et leurs revendications au Gouvernement. Mais ils n'arrivent pas encore à former un groupement homogène, coordonné, discipliné, capable de s'imposer des statuts et de les observer.

Dans le courant du mois d'août 1933 ils établirent les bases d'une « Fédération des transporteurs marocains ». La première réunion se tint à Rabat le 15 octobre 1933 sous la présidence de M. Tomasi, mais l'entente ne put être réalisée entre les transporteurs. Les associations de Taza, Meknès, Oujda, Marrakech, Mazagan se retirèrent de l'assemblée en désapprouvant le texte des décisions prises, et publièrent dans la presse locale et algérienne[1] qu'elles ne pouvaient considérer les décisions prises par la Fédération « comme engageant leurs intérêts professionnels et corporatifs ».

Comme le disait M. le Secrétaire général du Protectorat à la séance du 9 juillet 1932 du Conseil du Gouvernement : « Des ententes ont déjà été réalisées entre les compagnies de chemins de fer et certains transporteurs ; mais les engagements n'ont pas été tenus, parce que chaque fois qu'on avait établi un tarif uniforme, de nouveaux transporteurs apparaissaient qui consentaient des réductions et faisaient de la surenchère ; à la suite de quoi chacun reprend sa liberté et voilà justement ce qui est fâcheux ».

Il ne pouvait d'autre part être question pour les chemins de fer du Maroc de lutter contre l'automobile sur son propre terrain. La création d'une société auxiliaire de transports automobiles, entraînant de gros frais, n'aurait eu d'autre

1. *Echo d'Oran*, n° du 27 octobre 1933.

résultat que d'avilir encore les prix et de rendre la concurrence plus vive sans faire disparaître des camions qui se seraient trouvés de ce fait encore plus nombreux.

D'autre part, ces services affluents « manquent de souplesse, le terminus des automobiles ne pouvant être qu'une gare de chemins de fer et leur rayon d'action étant limité à l'itinéraire qui y ramène[1] ». En outre la question de la légalité de l'exploitation des services automobiles pour les concessionnaires de voies ferrées, qui s'est déjà posée en France, est loin d'être résolue[2].

Section II. — Les transporteurs routiers.

Ceux-ci ne sont pas restés inactifs, et ne se sont pas bornés à avilir leurs prix.

Profitant des progrès de l'industrie automobile et des facilités de crédit qui leur furent consenties, ils ont rénové leur matériel, offert un confort plus grand à leurs usagers et une plus importante charge utile par camions. Ils bénéficient de la baisse des prix de l'outillage[3].

En même temps, les transporteurs ont opéré une sévère compression sur les frais de personnel en diminuant le nombre de leurs employés, et surtout en abaissant les salaires[4].

Ils ont pratiqué sur une plus grande échelle le « racolage »; ils se sont ingéniés aussi à retenir leurs clients en leur accor-

1. Fernand Baudoux, « Les transports combinés », dans la *Revue économique internationale*, octobre 1933, p. 132.

2. Bettinger, *op. cit*; cf. aussi *Recueil mensuel Dalloz*, 5e cahier 1933, 3e partie, p. 35-36, note signée P. L. J. sous Conseil d'Etat, 16 et 23 juin 1933.

3. L'essence qui valait à Casablanca 210 francs l'hectolitre au mois de novembre 1928, 202 francs à la fin du même mois de l'année 1930, ne valait plus au mois de novembre 1933 que 140 francs l'hectolitre. Les grosses entreprises de transports routiers ont, en outre, passé des contrats avantageux avec les grosses firmes d'essence. Elles n'achètent pas leurs cars ou leurs camions, mais les moteurs et les chassis, en gros et font elles-mêmes leur carrosserie au Maroc.

4. C'est ainsi que les frais de personnel (chauffeur et graisseur) qui étaient évalués en moyenne à 36.000 francs par an en 1930 (*supra*, p. 157 note 1) n'atteignent plus en 1932 que 18.000 francs, soit 45 francs par jour pour le chauffeur et 15 francs pour le graisseur. A l'heure actuelle, ces frais ont encore diminué. La « Valenciana » ne donne, par exemple, que 30 francs par jour à ses chauffeurs.

dant non seulement des prix de transport de plus en plus bas, mais des facilités nouvelles.

En outre, ils ont tenté de se grouper pour amoindrir leurs frais généraux, pour conjuguer leurs efforts dans la lutte contre le rail et surtout pour donner plus de force à leurs réclamations auprès des pouvoirs publics.

Dès 1932, sur l'initiative de quelques petits entrepreneurs, les transporteurs organisèrent une « Chambre syndicale de l'automobile, du cycle et des industries qui s'y rattachent », dont le siège social fut établi à Casablanca. Ils s'efforcèrent par une active propagande de provoquer le maximum d'adhésions à ce groupement dont ils ne cachaient d'ailleurs ni le but, ni le programme. Il s'agissait de dresser la liste de toutes les personnes vivant de l'automobile au Maroc; d'envoyer une délégation au Résident général pour lui demander la hausse des tarifs ferroviaires et la suppression de la 4e classe. On prévoyait même, en dernière ressource, une grève générale de tous les transporteurs, et ne manifestation suggestive : cars, camions, camionnettes seraient amenés vides aux abords des gares et du port de Casablanca, pour embouteiller les voies du port, et laissés sur place.

Cependant les conditions de la concurrence ne permirent plus aux petits transporteurs de conserver leur indépendance et de se montrer réfractaires aux avances que leur faisaient les grandes entreprises de transport routier et en particulier la C. T. M.

On assiste alors à un regroupement des transports automobiles.

Tour à tour apparaissent la « Société nouvelle des chargements et des transports », le groupement des « Transporteurs réunis », l'« Office général des transports » où la C. T. M. domine[1].

1. « Au cours de l'année, nous avons participé à la constitution d'un comptoir général des transports au Maroc. Il compte un nombre sans cesse grandissant d'adhérents. Tout en laissant à ses associés leur pleine autonomie pour la gestion de leur entreprise, l'O. G. T. M. groupant d'une part, les frets, d'autre part, les moyens de transport, permet de réaliser une économie importante sur les frais généraux et d'obtenir une meilleure exécution du service » (Extrait du rapport présenté à l'Assemblée générale de 1933 de la Compagnie de transports et tourisme du Maroc, dans le *Bulletin économique du Maroc*, n° 2, octobre 1933, p. 123).

D'autre part, pour le transport des voyageurs, la C. T. M. encouragée par le Gouvernement, s'est efforcée de convertir la plupart des petits transporteurs en « correspondants » de la C. T. M. Tous les frais de bureau, de comptabilité, de délivrance de billets de ces transporteurs sont assurés par la C. T. M. qui leur garantit une recette kilométrique déterminée à l'avance. La C. T. M. prélève d'autre part, une commission sur les recettes réalisées et retient une part des bénéfices nets encaissés.

Ces réalisations pouvaient permettre aux dirigeants des chemins de fer d'espérer trouver devant eux, à une échéance assez brève, non plus une « poussière » d'entrepreneurs en proie à des luttes intestines, mais une organisation puissante et homogène.

Déjà ils s'étaient mis en relation avec la C. T. M. et avaient entrepris d'en obtenir par des achats de titres le contrôle[1].

Mais un fait nouveau vint mettre obstacle à ces réalisations. La concurrence que la C. T. M. s'efforçait d'enrayer reparut sur certaines lignes. Une compagnie espagnole puissante et pourvue des mêmes avantages que la C. T. M[1]., la « Valenciana », s'efforça d'organiser des services réguliers entre Tanger et Fès, Tanger et Rabat, Fès-Meknès et Rabat, et de prendre pied sur les parcours de Casablanca à Marrakech et de Fès à Oujda[2]. Une lutte sévère s'engagea mais la C. T. M. ne put combattre la nouvelle société qui riposta en organisant immédiatement des services entre

1. Sayous, « La réglementation du transport en commun des voyageurs par route au Maroc français », dans la *Revue économique internationale*, septembre 1933.

2. La Valenciana a d'abord établi son siège social à Tanger, puis à Tetuan, en zone espagnole. Son principal actionnaire et directeur général, M. Llodra, avait été, à la création de la compagnie, commandité par les Frères franciscains de Tanger qui se sont retirés de l'entreprise à l'avènement de la République espagnole. M. Llodra s'est alors tourné vers la C. T. M. pour que cette entreprise participe financièrement à la société. Devant le refus des dirigeants de la compagnie française, il s'est adressé à quelques gros capitalistes espagnols, et, comme le trafic de la zone espagnole était insuffisant, il a installé ses services en zone française, le 7 avril 1932. Au début, il a assuré les lignes que ne suivait pas la C. T. M., espérant toujours que celle-ci participerait à son affaire, mais voyant que ses négociations étaient vaines, il s'est lancé dans la lutte et a organisé en plus des lignes de Tanger à Fès et de Fès à Petitjean et Ouezzan, celles de Fès à Rabat et de Rabat à Casablanca. Ce dernier service a été ouvert d'une façon régulière le 5 février 1933.

Casablanca et Rabat et en avilissant les prix pratiqués jusque là. Entre Casablanca et Rabat, les tarifs de la Valenciana ne dépassent pas 12 fr. en première classe et 10 fr. en deuxième classe.

La nécessité d'une réglementation des transports en commun sur route devenait de ce fait plus urgente et contraignait le Gouvernement à se substituer à l'initiative privée pour obtenir la coordination nécessaire des transports.

CHAPITRE II

L'ACTION DU GOUVERNEMENT

Section I. — Raisons de son intervention.

Sollicitée par les transporteurs automobiles comme par les compagnies de chemins de fer, l'intervention du Gouvernement apparaissait d'autant plus nécessaire que la concurrence nuisait à la fois à l'Etat, aux transporteurs et même aux usagers.

Sans doute les recettes provenant de l'automobile (taxe de circulation, droit de permis de conduire, d'immatriculation, taxe sur les essences, les huiles, les ouvrages en caoutchouc, etc...) ne pouvaient que croître avec le développement de ce mode de locomotion.

Mais parallèlement à cette augmentation de recettes, on notait une augmentation relativement plus importante des dépenses d'entretien et de police du réseau routier[1].

D'autre part, l'Etat marocain participe aux bénéfices de l'exploitation des chemins de fer du Maroc et pour le partage de ces bénéfices « les modalités adoptées sont telles que le concédant et le concessionnaire sont également intéressés au développement du trafic[2] ». L'Etat a donc ressenti vivement les effets de la concurrence et sa part qui, en 1929 encore, était de plus de 9 millions de francs est tombée

1. C'est ce que faisait remarquer M. Joyant, Directeur général des Travaux publics, à la séance du 3 février 1932 après-midi du Conseil du Gouvernement : « Depuis 1931, notre réseau de routes s'augmente régulièrement d'à peu près 150 kilomètres par an... Le besoin d'entretien des routes devient de plus en plus considérable ».

2. Cf. Méchin, *op. cit.*, p. 117.

en 1931 et 1932 à un million à peine. Le Gouvernement, en outre, doit garantir quoi qu'il arrive le service des intérêts des capitaux (actions et obligations) investis dans les compagnies de chemins de fer.

Le problème de la concurrence de la route et du rail ne se pose pas au Maroc de la même façon qu'en France, ni que dans les pays européens.

Le réseau routier ici est jeune et la charge de sa construction pèse encore lourdement sur les finances publiques. L'Etat ne peut pas dire aux transporteurs : « j'ai un vieux stock de routes, je vous le livre, mais je vous demande d'en supporter au moins l'entretien ». Son « stock » routier n'est pas encore amorti et la collectivité en supporte les frais.

Le réseau ferroviaire a, lui aussi, quelques années à peine d'existence et on ne saurait empêcher les compagnies de réaliser les bénéfices nécessaires pour amortir au moins les charges des capitaux investis dans la construction du réseau.

Par ailleurs l'essor des chemins de fer intéresse l'économie générale du Maroc.

« La plupart des produits marocains sont lourds pour leur valeur, et, pour pouvoir prendre place sur le marché mondial, doivent réduire leurs frais de transports[1]. »

L'exemple de l'évolution des exportations de phosphates, qui n'ont pris une réelle importance que du jour où le chemin de fer fut mis à leur disposition, est significatif.

L'électrification du pays, à laquelle les chemins de fer ont d'ailleurs participé financièrement, a été facilitée, par eux : « la possibilité de créer un débouché important pour les producteurs de courants, a été l'une des causes de la construction d'un réseau électrique que ne justifiait nullement le trafic escompté[2] », et l'« on peut estimer que les

1. Célérier (J.), « Les fonctions économiques du port de Casablanca », dans la *Revue de géographie marocaine*, mars 1931.

2. Duval, *L'Hydraulique au Maroc*, Paris, 1933, p. 130. La consommation d'énergie électrique des chemins de fer du Maroc a été de 17.000.000 kw. contre une consommation totale au Maroc de 70.000.000 kw. (cf. Boulogne et Hassoun, « L'électrification du Maroc », dans la *Quinzaine coloniale*, 10 mars 1933, p. 113).

ressources hydro-électriques actuellement reconnues au Maroc représentent l'équivalent d'un gisement houiller fournissant 800.000 tonnes annuelles, la force équipée représente l'énergie de 100.000 tonnes de charbon [1].

D'autre part, la principale richesse des régions de l'Atlas récemment pacifiées, semble consister essentiellement en minerai (charbon, cobalt, manganèse, fer, plomb et molybdène).

Il faut organiser ces régions, les équiper, transporter des matériaux et des machines; il faudra transporter du minerai; et le chemin de fer est particulièrement apte à ces transports pondéreux[2].

« Partout où il s'élance, le rail engendre la richesse et la vie[3] ». Il est aussi une « démonstration de force ».

Dans ces régions récemment conquises il est nécessaire aussi comme facteur de paix. « L'extension des zones pacifiées oblige le Gouvernement à se préoccuper du danger que constituerait à la longue des territoires importants où la France ne serait représentée que par quelques bureaux de Contrôle civil ou d'Affaires indigènes[4]. »

Ce sont des considérations d'ordre stratégique qui ont imposé la construction à voie large de l'Oujda-Bou-Arfa et l'accélération des travaux de l'Oujda-Fès dont on n'espère pourtant qu'un bien faible rendement.

Mais il ne s'agit pas de défendre l'un ou l'autre mode de transport; le chemin de fer et l'automobile sont nécessaires. « Il faudrait certes beaucoup de présomption pour soutenir que tel mode de transport doit céder le pas devant l'autre[5] ». Si la « royauté du chemin de fer colonial est

1. Amphoux (Marcel), « L'industrie électrique au Maroc », dans *L'Electrique*, revue internationale pour la diffusion de l'électricité, mars 1932, p. 406-409.

2. C'était bien l'avis qu'exprimait M. Saint dans son discours d'ouverture au Conseil du Gouvernement, le 2 juillet 1929 : « Le Gouvernement devra porter tous ses soins sur la fixation d'un vaste programme de prospection houillère dans le Sud oriental marocain... Nous devons ferroviairement être à pied d'œuvre et en mesure de faire face, le moment venu, à tous les besoins de transporter ».

3. Hoffherr (R.), *Economie marocaine*, p. 9.

4. Mauchaussé, *op. cit.*, p. 224-225.

5. Cf. Marcel de Coninck, « La mort du rail », dans *Cahiers bleus*, 15 décembre 1931.

détrônée[1] », on ne peut pas dire encore que l'automobile l'ait rendu inutile.

Ce n'est certes pas la guerre à l'automobile ou au chemin de fer qu'il est urgent d'instituer, c'est la guerre au désordre.

Et, plus qu'ailleurs, au Maroc, insuffisamment outillé, où la concentration antiéconomique des moyens de transports règne dans une seule zone : la zone atlantique; alors que la plupart des autres régions sont isolées et livrées aux exigences de quelques transporteurs.

« On doit craindre, écrivait un ancien Directeur général des Travaux publics, que les entreprises privées, laissées à leur seule initiative, ne soient amenées à concentrer leurs moyens de transport sur les lignes principales de trafic et à délaisser plus ou moins complètement des lignes secondaires d'un revenu moindre[2]. »

Il appartient à l'Etat d'intervenir pour éviter cette mauvaise répartition et pour obtenir une meilleure utilisation des capitaux.

La lutte que se livrent les transporteurs n'est d'ailleurs d'aucun profit pour les usagers.

Sans doute, les commerçants comme les colons ont-ils été très favorisés par la chute des prix de transport; mais la variabilité continuelle des tarifs a entraîné un véritable « chaos tarifaire ». Or les producteurs et les négociants ont besoin de prévoir les divers éléments qui entrent dans la composition de leur prix de revient, dont le prix du transport est un facteur important. Nous ne voulons pas parler ici des prix de saisons dont la périodicité régulière assure la fixité des relations commerciales; mais des fluctuations journalières des tarifs automobiles et de celles, moins fréquentes, des tarifs ferroviaires.

D'autre part, les tarifs de groupages, ristournes au tonnage ou à la régularité, et tous les aménagements spéciaux

1. Cf. Goudal (Jean), *Destin de l'Afrique*, Paris, Valois, 1933, in-12, 255 p., (p. 151).

2. Note de M. Joyant (23 décembre 1931) sur les transports en commun sur route.

établis par les chemins de fer constituent en fait des traités particuliers dont peuvent seuls bénéficier les grosses entreprises qui se trouvent ainsi favorisées en face de l'artisan.

La multiplication des moyens de transport n'est favorable au public qu'en apparence. Dès services apparaissent, puis disparaissent après avoir créé le besoin.

« La concurrence ne profite pas à la collectivité puisque les prix des denrées ne baissent pas en même temps que les tarifs des transports[1]. » Elle lui est, au contraire, nuisible.

La sécurité des voyageurs souffre des luttes de vitesse que se livrent les transporteurs, des économies qui empêchent d'entretenir convenablement le matériel, du surtravail auquel sont soumis les chauffeurs, tandis que le nombre des chômeurs s'accroît[2].

Mêmes inconvénients pour le transport des marchandises. Le contrôle des chargements n'existant pas en fait[3], on transporte par exemple des explosifs en même temps que des caisses d'essence.

Il s'agissait pour l'Etat de faire cesser cette concurrence et d'éviter la naissance d'un monopole privé des transports dont le public supporterait les conséquences.

L'administration n'a pas seulement pour but de veiller à la « sécurité » de ses administrés. Le mythe de l'Etat gendarme est aujourd'hui du domaine de l'histoire.

Elle ne peut pas se borner à assister indifférente ou passive au drame de la concurrence sous prétexte que son

1. Conseil du Gouvernement, séance du 9 juillet 1932 (matinée), M. Rose.

2. « La crise, particulière aux transports, est fortement marquée dans la courbe qui affecte le chômage. En 1931, les cinq premiers mois de l'année ont produit 366 chômeurs... Dans les transports, 203 Européens sont licenciés... En 1932... dans les ateliers de montage automobile, 447 chômeurs se font inscrire au bureau de placement... Dans les transports, 22 Européens sont licenciés... Quant aux Indigènes, c'est une véritable saignée à blanc ». (Signé Verax, dans la *Presse marocaine*, 17 juin 1932.)

D'autre part, M. Le Nabec, à la séance du Conseil du Gouvernement du 9 juillet 1932, notait les conséquences néfastes de la concurrence sur les entreprises de carrosseries automobiles : « Je cite Casablanca qui possède sept carrossiers; sur ce chiffre, quatre ont déposé leur bilan et sont déclarés en faillite et si les trois autres tiennent, ils ont un équilibre budgétaire qui doit être bien pénible ».

3. La police de la route marocaine est assurée pour tout le Maroc par une voiture de police et une voiture de gendarmerie.

intervention irait à l'encontre de la liberté du commerce.

Dans nul pays capitaliste, peut-être, plus qu'au Maroc l'habitude ne s'est prise de subir ou de solliciter l'intervention de l'Etat. « Nulle part peut-être il n'est donné de constater une collaboration plus étroite des forces publiques et privées[1]. » Cette collaboration ne pouvait faire défaut à un moment où elle était si nécessaire et où elle se trouvait réclamée dans tous les pays européens.

Le Gouvernement chérifien devait, d'autant plus, intervenir qu'il ne se trouve pas devant le même problème qu'en France où l'on hésite à frapper une industrie nationale qui prospère à l'abri des barrières douanières.

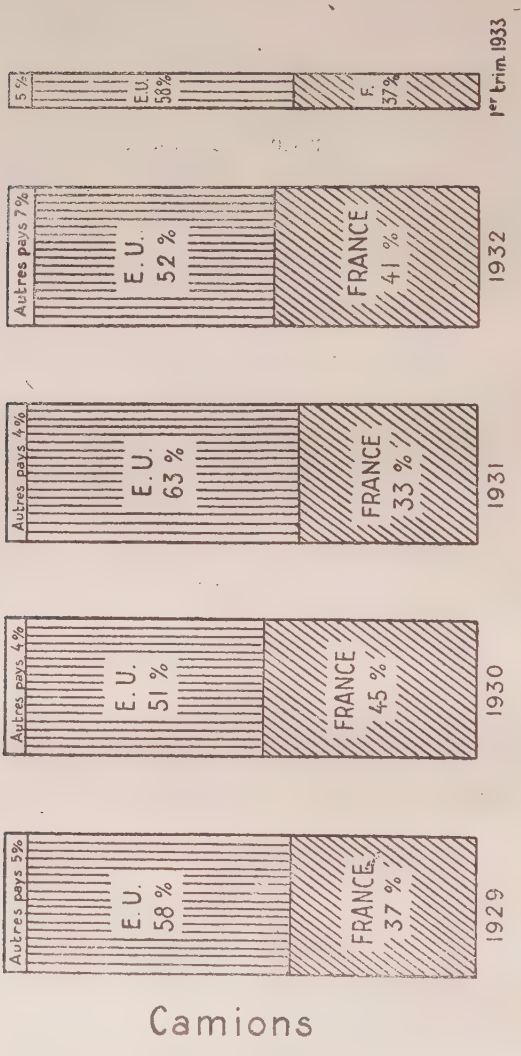
Au Maroc, c'est grâce surtout aux firmes étrangères, et américaines en particulier (Chevrolet), que le crédit automobile a pris un développement inconsidéré. Le combustible n'est ni marocain, ni français. La réglementation, en réduisant la circulation routière, en la rationalisant, ne pouvait frapper le producteur indigène et ne devait avoir qu'un effet heureux sur la balance commerciale du pays, tout en permettant : d'établir une concordance entre les besoins du public et le nombre de moyens de transports mis à sa disposition; de donner plus de sécurité aux usagers de la route; d'assurer plus de fixité dans les relations commerciales; d'atténuer les charges de l'Etat en augmentant ses profits.

La coordination méritait bien plus d'être réalisée au Maroc où le problème semblait plus simple, en raison de la structure linéaire du réseau ferré, véritable épine dorsale. « Le réseau de communication encore incomplet des pays neufs donne aux Gouvernements le moyen de réaliser le développement coordonné des modes de transports[2]. »

1. Hoffherr (René), *Economie marocaine*, p. 210. Cf. aussi Jussiaume, *Réflexions sur l'économie africaine*, Paris, Klincksieck, 1932, 87 p. « L'Etat n'est pas dans l'Afrique, cette entité à la fois indispensable et gênante, recherchée et rejetée, encore tout administrative, qu'il représente aux yeux des Français. Il ne s'est pas borné à assurer l'ordre et la justice; dès l'origine, il a aidé les pionniers dans leurs premiers cheminements, il a donné tout concours aux initiateurs, aux entreprises ».

2. Guérin, *op. cit.*, p. 156.

Pourcentage par pays de provenance des camions immatriculés au Maroc de 1929 au premier trimestre 1933



Mais dans un pays où la production et les échanges sont en pleine évolution, les pouvoirs publics sont contraints d'agir avec prudence.

Si l'appareil de transport paraît trop vaste à l'heure actuelle en raison de la stagnation et même de la régression de l'activité économique consécutive à la crise, on ne peut affirmer qu'il sera suffisant dans un avenir plus ou moins rapproché.

Le « dynamisme » marocain est tel qu'il « rend toute anticipation positive suspecte de mesquinerie ou de mégalomanie[1] ». S'il est bon de stimuler la production et les échanges en instituant des moyens de transports abondants et à bas prix, on ne peut laisser se développer ces moyens de transports au delà du trafic possible.

D'un autre côté, « l'économie est mauvaise conseillère lorsqu'il s'agit de créer là où il n'existe encore presque rien et où l'on peut tout attendre de l'avenir[2] ». Comme le disait un des membres[3] du Conseil du Gouvernement à la séance du 3 février 1932 : « Il est un fait certain, c'est que la production au Maroc est tellement capricieuse que, quand nous tombons sur une bonne année, tout est encombré et nous sommes dans l'impossibilité d'évacuer nos marchandises. Que nous revenions à une année de production comme en 1928 et les moyens de transports seront insuffisants. »

La situation du Gouvernement était donc délicate, et il se trouvait en face d'intérêts opposés et également puissants.

D'un côté, les transporteurs demandaient qu'on prît en considération les services rendus par l'automobile[4].

Ils invoquaient en leur faveur la loi du progrès et considéraient la création d' « un système de transports par

1. Célérier, *Le Maroc*, p. 210.
2. Mercier (G.), « Introduction » à Poggi (Jacques), *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*, Paris, Larose, 1931, in-8° carré, 590 p., p. 10.
3. M. Beauclair.
4. Sayous, *op. cit.*, p. 7. « Pour le Maroc, la formule : la route *contre* le rail, doit être remplacée par : la route *avant* le rail ».

voies ferrées au Maroc, pays neuf où l'emploi d'un moyen, qui apparaît comme suranné en Europe, était contraire à l'intérêt même du pays », comme une « erreur fondamentale[1] ». Ils soulignaient l'importance du nombre de personnes qui vivent de l'automobile : « On peut estimer à 18.000 personnes le nombre des immigrants et des Indigènes qui vivent directement aujourd'hui de l'automobilisme en ce pays de protectorat. Mais si l'on y ajoute ceux qui en tirent indirectement leurs profits commerciaux ou leur pain quotidien : garages sur routes, distributeurs d'essence et d'huiles, employés des maisons de vente des véhicules, de bandages, d'accessoires, patrons et ouvriers mécaniciens, patrons et ouvriers carrossiers, forgerons, selliers, peintres en voitures; puis les hôteliers, aubergistes et teneurs de cantines sur routes et dans le bled, qui ont misé tout leur avoir et toute leur activité, souvent aux temps héroïques, en ces modeste installations que l'on sait, c'est plus de 25.000 habitants du Maroc, ou le sixième de la population totale qui vit indirectement, certains depuis vingt ans, de la locomotion automobile[2]. »

D'un autre côté les cheminots sont nombreux et l'on ne doit pas perdre de vue que les chemins de fer sont nécessaires non seulement pour la sécurité du pays, mais aussi pour son développement économique.

C'est le chemin de fer qui, au Maroc, a créé les courants commerciaux. L'exemple du port de Safi en est une illustration : « Traditionnellement Safi a fait figure de port de Marrakech... Marrakech n'a commencé à bouder Safi qu'après la construction[3] » de la voie ferrée la reliant à Casablanca.

La nécessité aussi de rémunérer des immobilisations de capitaux considérables militaient en faveur des chemins de fer.

Il faut considérer encore la puissance d'entreprises telles que la C. T. M. et que les chemins de fer.

1. *Presse marocaine*, 25 juin 1932.
2. « Rapport général de la Commission des transports de l'automobile et des accessoires », Casablanca, 6 mai 1932.
3. Eyquem, *op. cit.*

Mais chemins de fer et transports routiers n'étaient pas les seuls éléments en cause. Colons et commerçants étaient directement intéressés au problème[1], et leurs intérêts sont opposés à ceux des entreprises de transports.

Tandis que les premiers réclamaient une intervention du Gouvernement qui leur permît de relever leurs tarifs, colons et commerçants ne désiraient pas voir s'élever un des éléments de leur prix de revient au moment où les touchaient la crise et les « dumpings » étrangers.

Le Gouvernement du Protectorat était donc resté jusqu'à ces dernières années sur la réserve, se bornant à faciliter par des réunions nombreuses la collaboration des transporteurs et des chemins de fer.

On pouvait espérer, grâce à la politique d'absorption suivie par la C. T. M., que la coordination du rail et de la route s'effectuerait sans intervention de l'Etat par une action purement corporative. Mais en 1932, à la suite de la pénétration en zone française de la «Valenciana », il apparut que cette coordination ne pourrait se réaliser tant que le Gouvernement ne viendrait pas limiter réglementairement la venue de nouveaux concurrents.

Section II. — L'intervention du Gouvernement.

C'est dans cette intention et aussi pour assurer une sécurité nécessaire aux usagers de la route que le Gouvernement est intervenu en 1933. Les entreprises de transports en commun de voyageurs furent d'abord réglementées.

Le Dahir et l'arrêté viziriel du 6 février 1933[2] (11 chaoual 1351).

Désormais tout entrepreneur de « transports en commun de voyageurs par véhicules automobiles sur route doit être

1. C'est ce que faisait remarquer le Secrétaire général du Protectorat, à la séance du 9 juillet 1932 du Conseil du Gouvernement et il prévoyait à la suite des mesures que l'on préconisait « un relèvement de 30 à 40 % des tarifs pratiqués ».

2. *Bulletin officiel,* 10 février 1933.

personnellement agréé à cet effet, et obtenir au surplus, pour chacun des véhicules affectés au service, une autorisation spéciale[1] ». Cet agrément et cette autorisation spéciale sont accordés par une « Commission des transports » qui a également compétence pour prononcer le retrait de l'agrément ou de l'autorisation[2] ».

La « Commission des transports », prévue d'abord comme « une sorte de parlement avec sa composition hétéroclite[3] », est purement administrative. Elle se compose d'un « fonctionnaire désigné par le Secrétaire général du Protectorat, président; d'un ingénieur désigné par le directeur général des Travaux publics ou son suppléant; d'un fonctionnaire désigné par le directeur des Services de sécurité ou son suppléant[4] ». Une Commission d'appel a été instituée; elle est aussi essentiellement administrative et se compose du Secrétaire général du Protectorat, du directeur général des Travaux publics et du directeur des Services de sécurité[5].

La Commission des transports « décide de l'agrément et, dans l'affirmative, fixe le nombre et la nature des véhicules dont la mise en service est autorisée. Elle statue en se fondant sur :

a) Les titres acquis par les candidats comme transporteurs *dans la zone française* de l'Empire chérifien, avant la mise en application du présent arrêté;

b) La mesure dans laquelle le service projeté est nécessaire ou désirable dans l'intérêt général et pour l'économie du pays;

c) La nécessité de maintenir le libre jeu d'une concurrence loyale dans les transports et d'empêcher la constitution d'un monopole[6].

Pour être agréés, les candidats doivent adresser au Secrétaire général du Protectorat une demande indiquant notamment leurs noms, prénoms, date et lieu de nais-

1. Article 1, dahir du 6 février 1933.
2. Article 2, dahir du 6 février 1933.
3. Sayous, *art. cit.*
4. Arrêté viziriel, 6 février 1933, article 1.
5. Arrêté viziriel, 6 février 1933, article 2.
6. Article 6, arrêté viziriel du 6 février 1933.

sance; leur domicile; le nombre de véhicules à mettre en service; les marques, types, poids à vide et en charge de ces véhicules et le nombre de leurs places; la nature du service à exploiter et, pour un service régulier, les itinéraires à desservir; les titres ou références dont ils peuvent se prévaloir pour exploiter une entreprise de transports[1]. Ils doivent en outre remplir certaines conditions personnelles exigées dans un but de sécurité et de moralité[2].

Toutes ces dispositions s'appliquent aux transporteurs futurs, c'est-à-dire à tout entrepreneur désirant exploiter un service à partir du 10 février 1933 date de publication de l'arrêté au *Bulletin officiel*, et permettent ainsi d'empêcher la multiplication excessive et antiéconomique des entreprises de transports.

Les entreprises déjà existantes se voient d'ailleurs obligées d'obtenir aussi, pour les services qu'elles assuraient à cette époque, l'agrément de la Commission des transports (art. 17). Mais ici une distinction est établie par l'article 18 : « Les entrepreneurs, qui exploitent un service public de transports en commun de voyageurs par véhicules automobiles sur route depuis six mois au moins avant la publication du présent arrêté au *Bulletin officiel*, seront agréés sans autre condition que la demande prévue à l'article 17 ». « Ainsi est établi un « semi-monopole » en faveur des entreprises existantes[3] » avant le 10 août 1932, tandis que les entreprises ayant organisé des services à partir de cette date, peuvent se voir refuser l'agrément de la « Commission des transports ».

Il ne s'agissait pas de « cristalliser » au moment de l'apparition du dahir une situation pleine de dangers et qui compromettait sérieusement les efforts faits en dehors du Gouvernement pour arriver à une coordination des moyens de transport au Maroc. Pour donner à l'intervention désirée du Gouvernement toute sa portée, il fallait qu'elle fût

1. Article 4, arrêté viziriel du 6 février 1933.
2. Article 5, arrêté viziriel du 6 février 1933.
3. Sayous, *art. cit.*

suivie d'effets rétroactifs. Mais il était difficile, par ailleurs, de toucher à tout ce qui avait été créé trop longtemps avant cette intervention. « Droits acquis » se seraient écriés les transporteurs, et ils n'auraient pas manqué de signaler que « les titres acquis » par eux comme transporteurs dans la zone française de l'Empire chérifien, avant l'application du présent arrêté, ne pouvaient permettre à la « Commission » de les éliminer.

La situation ainsi pouvait être ramenée et « cristallisée » à ce qu'elle était avant le 10 août 1932 et de ce fait l'action corporative pouvait être heureusement continuée.

D'autant plus que l'arrêté impose aux transporteurs des charges nouvelles :

Il « est délivré aux transporteurs agréés, pour chacun des véhicules automobiles affectés au service, une autorisation personnelle et nominative pour autant qu'ils présentent :

1° Pour chacun de ces véhicules le certificat de visite délivré par les agents de la direction générale des Travaux publics délégués à cet effet, ce certificat n'étant valable que pour six mois;

2° La justification qu'ils ont contracté, auprès d'une compagnie agréée par le Secrétaire général du Protectorat, une assurance contre les risques d'accidents aux tiers pour dommages corporels ou matériels, une assurance contre les risques d'accidents aux voyageurs transportés, et une assurance contre les risques d'accidents au personnel de conduite.

La somme assurée pour les risques d'accidents causés à la personne ou aux biens des tiers sera au moins de 400.000 francs par voiture et par sinistre; la somme assurée pour les risques d'accidents causés aux voyageurs transportés sera au moins égale à 20.000 par place offerte, sans que cette somme puisse être inférieure à 400.000 francs par voiture et par sinistre[1]».

Ces mesures de police et de sécurité étaient absolument nécessaires et, comme l'a dit M. Saint, elles étaient les plus

1. Article 10, arrêté viziriel du 6 février 1933.

urgentes. Elles se trouvent, d'ailleurs, renforcées par les dispositions de l'article 5 déjà étudiées.

Il va sans dire qu'elles s'imposent aussi bien aux transporteurs futurs qu'à ceux existants au 10 février 1933, quoi qu'on ait soutenu le contraire[1].

La situation des petits transporteurs devient ainsi plus difficile encore, d'autant plus que, désormais, ils ne pourront échapper aux impôts, puisque « tout transporteur agréé par la Commission doit, dans le mois qui suit la notification qui lui est faite de cette décision, justifier auprès de la Commission de son inscription au registre du commerce et à la patente », ce qui, d'ailleurs, écarte les non-professionnels. La limitation du nombre des petits transporteurs se fera ainsi d'elle-même et la politique « d'absorption » suivie par la C. T. M. s'en trouve facilitée.

D'ailleurs, pour lutter contre les fraudeurs d'impôts, un dahir en date du 8 mars 1933[2] vint instituer un impôt sur les véhicules automobiles alors qu'il n'existait jusque là que des taxes municipales auxquelles échappaient les automobiles du bled.

1. Morère, commentaire du dahir et de l'arrêté viziriel du 6 février 1933, dans la *Gaz. des trib. du Maroc* du 18 mars 1933, note sous articles 17 et 18.

2. *Bulletin officiel*, n° 164 du 17 mars 1933. « Dans les centres érigés en municipalités, cet impôt continuera à être perçu d'après les tarifs fixés par les arrêtés municipaux en vigueur, mais suivant les règles édictées par le présent dahir. »

A l'extérieur des villes, l'impôt sera perçu pour le compte du Trésor sur les bases ci-dessous :

1° Voitures automobiles servant au transport des personnes pour une puissance de :

1 à 6 CV : 70 fr. pour l'année entière,
7 à 12 CV. : 100 fr. pour l'année entière,
13 à 16 CV. : 150 fr. pour l'année entière,
17 à 23 CV. : 250 fr. pour l'année entière, ,
24 CV. et au-dessus : 500 fr. pour l'année entière.

2° Camions et camionnettes servant au transport des marchandises :

Jusqu'à 1.500 kg. de charge utile : 100 fr. pour l'année entière,
De 1.501 à 3.000 kg., de charge utile : 200 fr. pour l'année entière,
De 3.001 à 5.000 kg. de charge utile : 200 fr. pour l'année entière,
Au-dessus de 5.000 de charge utile, 300 fr. pour l'année entière.

D'autre part, « les possesseurs de véhicules automobiles venant de l'étranger ou de la zone espagnole sont pourvus à leur passage au bureau de douane frontière, d'un permis de circulation dont le coût est de 0 fr. 20 par jour et par cheval-vapeur » (art. 7).

Le Dahir et l'arrêté viziriel du 19 *avril* 1933[1] (23 hija 1351).

La réglementation des transports automobiles aurait été incomplète si elle ne s'était appliquée qu'aux services de voyageurs, alors que la concurrence sévissait d'une façon aussi vive pour le transport des marchandises.

Les dispositions de ces textes sont sensiblement les mêmes que celles qu'exigent le dahir et l'arrêté viziriel du 6 février.

Les transporteurs doivent se faire agréer par une Commission des transports, organe administratif qui comprend en plus des membres désignés par l'arrêté du 6 février : « Un fonctionnaire désigné par le chef de Service du commerce ou son suppléant. » L'appel est porté devant une « Commission d'appel » composée des mêmes fonctionnaires que celle prévue le 6 février 1933 et du « chef du Service du commerce ».

Les conditions d'agrément sont les mêmes, et les requérants doivent présenter les mêmes garanties de sécurité et de moralité. Les décisions de la Commission des transports sont prises d'après les mêmes principes. L'inscription des transporteurs au registre du commerce et à la patente est aussi nécessaire. Il ne leur est délivré comme aux entrepreneurs de services de voyageurs, « pour chacun des véhicules affectés au service, une autorisation nominative et personnelle » qu'autant qu'ils justifient qu'ils ont contracté, auprès d'une compagnie agréée par le Secrétaire général du Protectorat, « une assurance contre les risques d'accidents aux tiers pour dommages corporels ou matériels et au personnel de conduite ».

Enfin, les mêmes dispositions transitoires sont établies au profit des entrepreneurs existant avant la publication de l'arrêté viziriel et la même distinction est faite entre ceux qui exploitent les services depuis six mois au moins avant le 2 juin 1933 et les autres.

Cependant, pour les entreprises de transports de marchandises aucune visite semestrielle des agents de la Direction générale des Travaux publics n'est nécessaire.

1. *Bull. Officiel,* n° 1075 du 2 juin 1933.

Sans doute est-il exigé de moindres garanties de sécurité de ces transporteurs que des entrepreneurs de services de voyageurs, mais l'assurance obligatoire constitue déjà une précieuse garantie[1].

Les transports mixtes de voyageurs et de marchandises sont soumis aux dispositions du dahir et de l'arrêté viziriel du 6 février 1933.

Ainsi le Gouvernement n'est intervenu que dans le sens d'une limitation du nombre de transporteurs routiers et en vue d'assurer aux voyageurs, comme aux tiers ou au personnel des véhicules, une sécurité nécessaire.

Sans la réaliser directement, la réglementation nouvelle, par les charges qu'elle impose aux transporteurs routiers et la réduction du nombre des concurrents, conduit cependant à la coordination désirée. L'industrie des transports ne saurait tarder à devenir cohérente, et l'accord du rail et de la route pourra s'établir « laissant au chemin de fer les transports lourds, à grande distance, pour lesquels il est particulièrement bien équipé, et abandonnant aux camions les transports de détail et à petite distance parrallèles aux chemins de fer et tous les transports en dehors des voies ferrées que la mise en exploitation du pays rendra plus importantes ».

La réglementation nouvelle en appurant la situation doit ainsi permettre une action purement corporative pour arriver à la solution du problème.

Section III. — Les résultats.

Les textes sont encore trop récents pour qu'on puisse en apprécier les effets, mais on peut dès à présent noter les réactions des concurrents.

1. Un dahir du 19 avril 1933, (*Bulletin officiel*, n° 1075 du 2 juin 1933) est venu réglementer les contrats d'assurance en matière de transport par véhicules automobiles sur route en vue de « frapper de nullité les clauses qui pourraient être introduites dans les polices d'assurances qui seraient de nature à limiter la garantie de l'assuré. »

D'une façon générale ils ont été bien accueillis par les grosses entreprises anciennes qui y voient la consolidation et la valorisation de leurs affaires, un obstacle à la venue de nouveaux concurrents et la disparition à bref délai des petits transporteurs, surtout des transporteurs indigènes, qui, avec un matériel hétéroclite, travaillaient à des prix avilis parce qu'ils ont peu de besoins et dédaignent l'assurance.

La C. T. M. s'efforce de réunir sous sa direction le plus de concurrents possibles.

Les chemins de fer du Maroc de leur côté se préparent à « absorber » la C. T. M. Déjà un tiers des titres de cette société ont été acquis par les C. F. M. qui ont l'intention de prendre en mains tout le matériel de transport automobile de cette société en lui laissant la gérance des autres affaires qu'elle a entreprises : mines, immeubles, etc. A la suite de ces opérations, des « voyages combinables en chemins de fer et en car (C. T. M.) » ont été organisés pour les voyageurs de 1re et de 2e classe entre Casablanca et Rabat[1].

D'autre part, depuis le 1er mars 1934, le directeur général des C. F. M. est devenu directeur général du « Tanger-Fès » ce qui réalise plus sûrement une unité de direction des réseaux ferroviaires qui, déjà, avaient conjugué leurs efforts contre la concurrence automobile, notamment en matière de tarifs.

1. « La Compagnie Générale de Transports et de Tourisme au Maroc » a constitué, en vue de lui transmettre ses services de transports de voyageurs et de messageries, la « Société auxiliaire de Transports Automobiles de Voyageurs », au capital de 20 millions de francs.

Les apports de la C. T. M. ont été rémunérés par 39.880 actions de 500 francs. Ils comportent notamment : divers terrains d'une superficie de près de 35.000 mètres carrés ; les bureaux, garages, constructions diverses édifiées ; les fonds de commerce à destination unique de transports de voyageurs et messageries dans les circonscriptions de Casablanca, Marrakech, Fès. Oujda et Rabat ; le matériel roulant de tourisme, transport de voyageurs, messageries, soit 202 véhicules, ainsi que le matériel et l'outillage afférents à ces services...

Du fait du changement intervenu dans son activité, la raison sociale de la « Compagnie Générale de Transports et Tourisme au Maroc » est désormais : « Omnium Nord-Africain ». Les initiales C. T. M., sous lesquelles était connue cette affaire ont été conservées. » (Dans *Le Maroc politique, économique et financier*, Paris, 13 mai 1934.)

Enfin les Chemins de fer du Maroc assument depuis quelques mois la gérance de la plupart des grands hôtels du Maroc, prenant ainsi une place de premier plan dans l'industrie touristique du pays.

Mais la réaction n'a pas été la même chez les petits transporteurs. Ils s'insurgent contre les dispositions de l'article 10 de l'arrêté viziriel du 6 février 1933 qui, exigeant deux assurances obligatoires, grève singulièrement leurs charges. D'après les renseignements que nous avons pu avoir, la prime annuelle à payer pour un car automobile de 18 C. V., contenant vingt places, s'élève à :

Risques d'accidents aux tiers.....	2.312 fr.
Risques d'accidents aux voyageurs transportés.	3.220 »
Majoration pour impériale à voyageurs ou à messageries	955 »
Total[1].....	6.487 fr.

« A l'assemblée générale de mars 1933, de la Chambre syndicale de l'automobile de Casablanca, ceux qui avaient préconisé la réforme se sont trouvés en énorme minorité; ils ont dû démissionner et un vœu a été émis en faveur du retrait du dahir et de l'arrêté[2] ».

Mais ceux qui paraissent le plus frappés sont les transporteurs indigènes, circulant sur les lignes secondaires et de faible rendement, liés à une clientèle qui exige de faibles tarifs, et qui n'a cure d'un matériel de luxe. Ainsi frappés, ils devront cesser leurs exploitations et grossiront le lot des mécontents et des chômeurs, tandis que les lignes qu'ils

1. C'est intentionnellement que les frais d'assurance contre les risques d'accidents au personnel de conduite n'ont pas été notés; les petits transporteurs conduisant en général eux-mêmes leurs véhicules.

2. Sayous, *art. cit.*

Depuis le 5 février 1934 un journal, *le Transporteur marocain*, a été créé pour mener la campagne contre ces textes. A la même date l'Association des transporteurs du Maroc (section de Meknès) a adressé un vœu au Résident Général, demandant « l'abrogation pure et simple des dahirs..., que dans un esprit de justice et d'équité la moitié au moins des membres de la Commission chargée de la visite du matériel soient des transporteurs. »

desservaient seront abandonnées et que leur clientèle, en raison de l'élévation des prix de transports consécutive à la hausse du prix de revient, retournera au chameau ou à l'âne.

Il ne peut cependant être question de revenir sur des mesures de police et de sécurité indispensables. Tout au plus pourrait-on montrer une tolérance plus grande à l'égard des petits transporteurs indigènes qui assurent les lignes du « bled ».

Les doléances de la compagnie espagnole la « Valenciana » sont d'un autre ordre. Cette société prétend que le dahir et l'arrêté viziriel ont été pris uniquement à son encontre, et que l'article 18, établissant une distinction entre les transporteurs établis depuis moins de six mois avant la publication des textes et les autres entreprises, la vise directement.

Sitôt après la publication du dahir du 6 février 1933, cette société a demandé l'autorisation d'ouvrir les lignes suivantes :

Fès-Meknès-Rabat-Tanger ; — Fès-Meknès-Moulay Idriss Petit Jean-Ouezzan ; — Fès-Meknès-Rabat- Casablanca ; — Larache-Souk el Arba-Port Lyautey-Casablanca ; — Ouezzan-Souk el Arba-Port Lyautey-Casablanca ; et l'agrément de 34 véhicules.

La Commission des transports n'a accordé d'autorisation que pour les lignes : Fès-Meknès-Rabat-Tanger, et Fès-Meknès-Moulay Idriss-Petit Jean-Ouezzan ; 17 véhicules seulement ont été agréés.

La Commission d'appel devant laquelle s'était pourvue la « Valenciana », a confirmé cette décision.

La « Valenciana » ouvrit alors une violente campagne de presse en zone espagnole contre ces décisions et les dahirs de 1933[1].

1. Cf. *Diario Marroqui* de Larache du 4 novembre 1933 ; *Heraldo de Marruecos* du 3 novembre 1933 ; *El popular* de Larache du 3 novembre 1933 ; *La Gacela de Africa*, du 9 nov. 1933 et 2 et 3 février 1934 ; *El Dia* de Ceuta du 18 novembre 1933 ; *La opinion* de Ceuta du 19 novembre 1933.

A la suite de cette affaire certains parlent, en zone espagnole, de repré-

D'autre part elle obtint du Haut Commissariat de la zone espagnole l'engagement de pourparlers avec la Résidence française en vue de la révision des dahirs de 1933 et spécialement de l'article 18 de l'arrêté viziriel du février. En outre, la « Valenciana » qui assure des services automobiles dans le sud de l'Espagne, et s'apprête à étendre ses lignes dans la péninsule, a réclamé l'intervention du Gouvernement madrilène auprès du Gouvernement français.

La « Valenciana », du reste, continue d'assurer ses services entre Casablanca et Rabat, soutenant qu'elle les exploitait 6 mois et 1 *jour* avant le 10 février 1933.

Et elle constitue, pour la lutte prochaine, un stock important de matériel neuf. Chaque semaine, deux cars sortent de ses ateliers de Tétouan pour se garer dans ses entrepôts de Fès.

Elle se prépare aussi à lutter contre la tentative d' absorption » de la C. T. M. en achetant elle-même les licences obtenues par les petits transporteurs sur la relation Casablanca-Marrakech et à circuler à leur place.

C'est d'ailleurs la même politique que se propose de suivre un autre entrepreneur, connu depuis longtemps au Maroc, et « absorbé » depuis quelques années par la C. T. M. « Madame Zakar ». L'entreprise nouvelle s'appelle « Sacar » en raison des termes du contrat par lequel « Madame Zakar » s'était obligée à ne plus assurer de transports au Maroc sous cette raison sociale.

Quoi qu'il en soit, la coordination des moyens de transports sera réalisée au Maroc malgré l'opposition de ces dissidents qui verront, du fait de la réglementation actuellement en vigueur, leurs charges sérieusement alourdies. L'on a signalé cependant, et notamment M. Sayous[1],

sailles envers les cars français qui se rendent à Tanger; « tout ce qui sera fait en zone française contre la Valenciana, dit-on, le sera en zone espagnole contre la C. T. M. » Déjà certains journaux demandent d'interdire aux avions de la ligne Toulouse-Casablanca de faire escale en Espagne. et de supprimer les facilités accordées aux automobilistes qui se rendent en France par l'Espagne.

1. *Art. cit.*

l'insuffisance de cette réglementation. Sans doute, l'article 6 *c* stipule que la Commission des transports statue en se fondant sur la « nécessité de maintenir le libre jeu d'une concurrence loyale dans les transports et d'empêcher la constitution d'un monopole », mais n'est-ce pas justement vers le monopole privé des transports qu'on se dirige à l'heure actuelle ? « Comment, en effet, *maintenir* la concurrence là où elle n'existe guère, sinon plus, et où tout tend à empêcher de la rétablir[1] »? La politique suivie par la C. T. M. et les C. F. M. nous font entrevoir déjà la création d'un vrai « Kartell ».

Les diverses compagnies C. T. M., C. F. M. et Tanger-Fès, réunies dans la même main, finiront, avec le temps, par supprimer les entreprises dissidentes. Certes le Gouvernement aura toujours une arme contre ce monopole, puisqu'il lui sera possible d'agréer au moment où il le voudra de nouveaux transporteurs. Mais alors le problème de la concurrence se posera à nouveau dans les mêmes conditions.

Dans quelle mesure d'autre part pourra-t-il « ouvrir le robinet de la concurrence » en face d'une entreprise aussi puissante ?

Entente d'autant plus puissante que la nouvelle réglementation « n'établit aucune garantie, ni aucun contrôle comme contre-partie de l'avantage accordé aux principaux transporteurs par la voie de « licences[1] ».

Ce qui paraissait le plus urgent, c'était sans doute de « rendre le trafic sur route moins dangereux et d'imposer une assurance contre les accidents et les responsabilités civiles ». Mais il était peut-être également opportun de faire cesser immédiatement la « lutte des tarifs » qui se pratique à l'heure actuelle, d'imposer aux transporteurs des tarifs raisonnables agréés par la Commission des transports, de faire disparaître, en établissant la fixité des tarifs, les abus que nous avons signalés[2].

1. Sayous, *art. cit.*

2. « Il est facile de comprendre, disait le Secrétaire général du Protectorat à la séance du Conseil du Gouvernement du 9 juillet 1932, qu'il n'est pas possible d'établir des prix sérieux [pour le commerce et l'industrie] tant que les prix de transports sont eux-mêmes soumis aux fluctuations les plus échevelées. »

Il était sans doute difficile d'imposer un prix de transport obligatoire au moment où les charges des transporteurs se trouvaient aggravées et alors que les prix pratiqués étaient excessivement bas. Mais une étude complète des prix de revient des transporteurs pouvait servir de base à l'établissement de tarifs maximum et minimum moyens[1] sujets à révision. L'expérience a montré que l'un des premiers effets d'une entente est, avec plus ou moins de modération et de hâte, le relèvement des prix de vente.

D'ailleurs la plupart des gouvernements qui sont intervenus dans le problème de la concurrence de la route et du rail, ont imposé aux transporteurs l'agrément et l'affichage des tarifs. Cette obligation a été imposée en Allemagne par un décret-loi de 1931, en Autriche par une loi du 3 octobre 1931, en Tchécoslovaquie par une loi du 23 décembre 1932, au Portugal par un décret d'août 1933[2], etc.

Il eût pu paraître aussi judicieux d'imposer aux transporteurs des services réguliers l'indication des horaires, comme l'ont fait les gouvernements étrangers[2] et comme vient de le prescrire en A. O. F. un décret du 20 janvier 1934 (*Journal officiel* du 25 janvier 1934).

Mais surtout, et puisqu'il importait de rendre le trafic sur route moins dangereux, il était souhaitable d'établir une réglementation du travail des chauffeurs qui sont astreints à de trop longues heures de conduite.

La Suisse est déjà intervenue il y a quelques années en ce sens.[2]

Aux Indes Néerlandaises, un règlement du 31 mai 1933 décide que « la durée du travail des chauffeurs des autobus et camions affectés aux services publics ne pourra excéder douze heures par jour... Au cours de la journée un repos minimum d'une heure sera accordé pour le repas. Les chauffeurs d'autobus ne pourront rester au volant

1. C'est ce qui a été établi en Indochine depuis le 6 mai 1933 (*Journal officiel*, 13 mai 1933).

2. Cf. Marcel Peschaud, « La question du rail et de la route en France et dans les principaux pays étrangers », dans la *Revue générale des chemins de fer*, n° de septembre 1933.

plus de 8 heures par journée. Après 4 heures consécutives de conduite, ils devront jouir d'un repos d'une demi-heure au minimum; les chauffeurs de camions de service public ne pourront tenir le volant pendant plus de 10 heures par journée. Copies de l'horaire des heures de travail et de repos, l'une en hollandais, l'autre en langue connue du personnel, devront être suspendues dans tous les garages, ateliers et bureaux de l'entreprise, à un endroit bien visible et accessible au personnel[1] ».

En Belgique aussi, un arrêté en date du 14 août 1933[2], décide que les chauffeurs ne pourront tenir le volant pendant plus de 5 heures de suite sans jouir d'un repos minimum d'une heure.

Ces prescriptions auraient pu être adaptées au Maroc sans toutefois aller jusqu'à imposer aux entreprises l'obligation d'accorder un salaire raisonnable (*fair wages*) standard, fixé par la Commission des transports comme l'exige en Angleterre la loi du 7 avril 1933, votée à la suite du rapport Salter.

L'examen des conducteurs de voitures affectées à des transports en commun tel qu'il est établi par l'article 30 du dahir du 11 décembre 1922 sur la conservation de la voie publique, la police de la circulation et du roulage, et modifié par l'arrêté viziriel du 30 avril 1931, paraît répondre aux besoins de la sécurité en exigeant en plus d'une aptitude professionnelle des conducteurs une aptitude physique constatée par un certificat médical que délivre un médecin agréé par le Directeur général des Travaux publics. Mais la durée de validité de ce certificat médical (2 ans) est bien étendue. Son renouvellement pourrait être exigé tous les six mois en même temps que celui du certificat de visite des véhicules[3].

De plus tout conducteur pourrait être obligatoirement

1. *Informations sociales*, 4 sept. 1933, p. 380-81.
2. Marcel Peschaud, *art. cit.*
3. En France aussi le besoin de renforcer le contrôle préalable de la capacité de conduire devient de plus en plus urgent. Cf. Le Trocquer (Yves), *La route et sa technique*, Paris, Alcan, 1931, in-12, 118 p. (p. 112).

secondé par un chauffeur ou un « graisseur » connaissant le rôle et le fonctionnement des principaux organes d'une voiture automobile, le code de la route, et sachant tenir un volant.

Il faut reconnaître cependant que, dans les conditions actuelles, une réglementation plus stricte aurait été de nature à mécontenter trop violemment les transporteurs. Il était difficile d'intervenir trop brutalement dans la question des prix de transport, en raison de la difficulté d'établir un prix de revient qui varie d'ailleurs avec l'entrepreneur, le véhicule, l'itinéraire, la saison, l'état de la route...

D'autre part, comme les tarifs fixés auraient été nécessairement supérieurs aux prix actuels, la mesure aurait mécontenté tous les usagers de l'automobile : colons, commerçants, voyageurs, etc.

Mais ce qui paraît s'imposer avec le plus d'urgence, c'est une large tolérance vis-à-vis des petits transporteurs indigènes.

« L'application pure et simple du dahir et de l'arrêté aux transports des Indigènes mènerait à leur suppression[1] ».

Or, le rôle de ces transporteurs est de premier intérêt pour l'Indigène du bled ; et les routes qu'on a multipliées à travers le pays et qui justifient en partie aux yeux de celui-ci les taxes qu'il supporte, perdraient de leur utilité.

Recourrait-on, comme en 1922, à la subvention pour éviter une défaillance des moyens de transports sur les lignes secondaires alors que la concurrence continuerait à se manifester sur les voies principales déjà desservies par les chemins de fer ? Cette solution se heurte, tout au moins, à la difficulté d'accroître présentement les charges de l'Etat.

Comment, d'ailleurs, adopter deux poids et deux mesures, et comment s'assurer que les petits transporteurs indigènes, au bénéfice de la tolérance des pouvoirs publics, se maintiendront sur les lignes secondaires, si la limitation du

1. Sayous, *art. cit.*

nombre des concurrents permet aux exploitants des lignes principales de réaliser des bénéfices plus importants?

Comment enfin départager lignes principales et lignes secondaires? Il y a là une estimation délicate que l'on ne peut confier aux seuls agents d'exécution et qui risque d'aboutir à l'arbitraire.

La réglementation nouvelle marque une étape importante dans l'œuvre d'organisation générale des transports sous l'égide des pouvoirs publics. Son mérite essentiel est d'apporter de sérieuses garanties aux usagers de la route. Mais peut-être risque-t-elle d'ouvrir la porte aux complications diplomatiques, comme de favoriser le trust des transports et la désertion des lignes secondaires; par ailleurs, elle ne paraît pas susceptible d'assurer la régularité des services automobiles ni de freiner une lutte des tarifs préjudiciable et à la collectivité, et aux chemins de fer qui restent soumis aux mêmes exigences administratives[1].

1. Il est utile de rapprocher de cette réglementation les mesures qui viennent d'être prises en France par un décret-loi en date du 19 avril 1934 (*Journal officiel* du 20 avril 1934), pour réaliser une « coordination rationnelle et libérale des transports par fer et par route ».

S'inspirant largement des conclusions du Conseil national économique, le Gouvernement s'est efforcé, « avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés ». Pour cela, il a été constitué « auprès du ministre des Travaux publics un Comité dit de « coordination » comprenant (art. 2) cinq experts *représentant* les transports intéressés (grands réseaux de chemins de fer, voies ferrées d'intérêt local, transporteurs par route ayant ou non des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes).

Ce « Comité » recherchera des ententes départementales et régionales, entre tous les transporteurs intéressés, pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises par fer et par route » (art. 3). Faute d'entente, un « arbitre désigné à l'unanimité par les membres du comité », ou, à défaut d'accord, par le ministre des Travaux publics « soumettra à ce dernier ses propositions pour le maintien, la modification ou la suppression des services existants et la création de services nouveaux. Ces ententes ou ces propositions ne seront exécutoires qu'après l'approbation, par arrêté, du ministre des Travaux publics »

Ce régime, en limitant au minimum l'intervention de la puissance publique, non seulement permettra « une meilleure répartition des moyens de transports », mais encore procurera au public des garanties importantes puisque « les arrêtés ministériels sanctionnant les ententes ou les propositions de l'arbitre fixeront les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports. »

« Ces conditions devront porter notamment, sur les *horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers...* » (art. 4).

Pour permettre la réalisation de ces ententes que l'arrivée de nouveaux concurrents aurait pu gêner, l'article 5 du décret-loi stipule qu'« à partir de la publication du présent décret et jusqu'à l'intervention des arrêtés ministériels visées aux articles 3 et 4, il ne pourra être créé aucun service de transports publics »; par la suite « aucun service nouveau ne pourra être créé sans une autorisation du ministre des Travaux publics, donnée après examen du comité de coordination et proposition de l'arbitre ».

Non moins indispensables au succès de la coordination sont les dispositions de l'article 6 imposant à « tous les entrepreneurs des services de transports publics ne faisant pas l'objet de contrats avec l'Etat, les départements ou les communes... de souscrire à la préfecture du département du siège principal de leur établissement une déclaration d'exploitation qui « devra comporter, notamment, l'*indication du ou des groupements professionnels de transporteurs publics auxquels est affilié l'entrepreneur.* »

Enfin la réglementation à intervenir ne portera que sur les services publics de transports (art. 7 et 8).

Cette mesure est identique à celle qui a été prise au Maroc. Il en est de même pour la substitution du régime de l'autorisation à celui de la simple déclaration. Mais tandis que la « Commission des transports » marocaine, chargée d'accorder l'agrément des transporteurs et des véhicules, est purement administrative, le « Comité de coordination » métropolitain, appelé à examiner les demandes d'autorisation, est composé des représentants des transporteurs et des compagnies ferroviaires (article 2). D'autre part, le législateur métropolitain, en limitant momentanément la création de nouvelles entreprises (art. 5), n'a pas établi une distinction entre les anciens et les nouveaux transporteurs; il n'a pas non plus institué un « semi-monopole » au profit des entreprises existantes ni cristallisé d'une façon définitive la situation actuelle puisqu'il prévoit la possibilité de supprimer des services existants.

Alors qu'aucune mesure directe de coordination n'a été prise au Maroc, où la Commission des transports n'a pour rôle que d'accorder ou de refuser l'agrément aux transporteurs, en France, le but essentiel du Comité de coordination est « de rechercher des ententes départementales et régionales entre tous les transporteurs intéressés pour l'organisation des transports publics ». Ce système, à base d'accords librement consentis, laisse cependant entière l'autorité du pouvoir central, car toutes les mesures arrêtées devront être autorisées par le ministre des Travaux publics; en outre l'*intérêt de la collectivité sera sauvegardé* « puisque les décisions réglementant les transports devront comporter, vis-à-vis des entrepreneurs, des obligations contractuelles, notamment en ce qui concerne les *horaires* et les *tarifs*. Ainsi, tandis que la lutte des tarifs continue de sévir avec âpreté au Maroc et que le public reste à la merci d'un monopole de fait possible des transports, en France on peut espérer à bref délai la fin de la concurrence sans danger pour les usagers de transports; d'autant plus que les mesures nouvelles tendent en fait à rendre obligatoire le syndicat des transporteurs alors que le Gouvernement marocain ne s'est pas préoccupé de rendre plus homogène l'organisation de la profession.

Il existe donc d'importantes différences entre le nouveau régime métropolitain et le régime marocain. Elles se comprennent d'autant mieux que le *but principal du législateur français était de faire disparaître toute concurrence* et de parvenir à une coordination effective du rail et de la route, alors que l'*Administration marocaine* a recherché avant tout à donner une sécurité plus grande aux transports routiers en affirmant la « nécessité de *maintenir le libre jeu d'une concurrence* loyale dans les transports ». La réglementation de 1933 ne peut donc être considérée que comme une première étape que doivent bientôt suivre des mesures nouvelles destinées à réaliser effectivement une coordination nécessaire.

CONCLUSION

Le remarquable essor des moyens de transports et les problèmes qu'il n'a cessé de poser. — La règlementation de 1933 : première étape. — La coordination par voie d'autorité. — Le rôle de l'avion.

Au terme de cette étude nous ne pouvons nous empêcher d'éprouver une admiration sincère pour l'œuvre réalisée au Maroc dans le domaine des transports.

« Ce que nous avons introduit de plus décisif au Maroc, a-t-on dit avec raison, c'est la vitesse[1] », et l'on a peine à concevoir aujourd'hui « qu'il y a un peu plus de vingt ans nous avons trouvé dans ce pays, le paradoxe des grandes villes reliées entre elles par des sentiers à mulets ou des pistes à chameaux[2] ».

En même temps que la vitesse nous avons apporté le confort, la sécurité et le bon marché des transports.

Ce n'est pas sans une certaine appréhension cependant que l'on a vu le monde marocain, attardé à la phase dite de l'économie fermée, à l'image sans doute de notre ancienne France, passer brusquement d'une vie ralentie à l'activité fiévreuse d'aujourd'hui. Déjà l'on s'est inquiété de ce « contraste entre le rythme précipité de l'essor matériel et la lenteur d'évolution de l'âme indigène[1] ».

Déjà l'on a noté la disparition de certains groupements d'artisans (selliers et bâtiers)[3], et l'effacement progressif du cheval, du chameau ou de l'âne devant l'automobile ou le chemin de fer, tandis que se créaient de nouveaux types

1. Ladreit de Lacharrière, *La création marocaine*, p. 62.
2. Steeg, Discours au Conseil du Gouvernement session de novembre 1927.
3. Prosper Ricard, « Les corporations d'artisans au Maroc », dans *Bulletin du travail du Maroc*, 1929, p. 1-6.

humains : graisseurs, chauffeurs, mécaniciens, transporteurs automobiles. On n'a pas manqué non plus de signaler comme un des effets immédiats de l'automobile et du chemin de fer l'éveil de l'idée de nationalité, jusque là inconnue au Maroc, et que facilitent les rapports plus étroits entre les diverses tribus établies sur son territoire[1]. On a fait remarquer aussi que « nous diffusons un système de transports qui modifie les règles de distribution commerciale parmi les Indigènes[2] ». Il est possible que lentement le camion tue le « souk » pour concentrer dans les bourgs et les villes tout le commerce d'une région. Les facilités de déplacement offertes à l'Indigène amènent, en outre, un exode des populations rurales vers les villes qui voient le chiffre de leurs habitants augmenter rapidement et aussi le nombre des chômeurs.

Ces « ombres » n'ont pas peu contribué à aggraver le problème des transports qui n'a jamais cessé de se poser au Maroc.

A l'origine, devant le néant qui s'offrait à nous, les entraves diplomatiques ont pesé sur le développement d'un réseau ferroviaire nécessaire en raison de la faible puissance de l'automobile et de son haut prix de revient.

Pendant la guerre, les difficultés de se procurer les matériaux indispensables, comme le combustible, ont empêché la création d'un chemin de fer économique ou son remplacement par l'automobile.

Après la guerre, devant les progrès de l'automobile, l'utilité des chemins de fer a longtemps été discutée.

Aujourd'hui la question du rail et de la route se pose à nouveau mais sous un jour différent : il ne s'agit que de limiter le nombre des concurrents.

La crise très grave que traversent les chemins de fer de tous les pays n'a pas épargné ceux du Maroc, sans pourtant les atteindre aussi fortement.

Ce problème, qui préoccupe si vivement l'opinion maro-

1. René Hoffherr, *Economie marocaine.*
2. René Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 225.

caine, depuis plus de deux ans, a déjà reçu une solution dans presque tous les pays du monde sous la forme d'une réglementation plus ou moins sévère des transports automobiles.

Le Maroc, devançant la Métropole et ses voisines: Algérie[1], Tunisie, A. O. F., est déjà entré dans cette voie.

Mais le régime institué par les dahirs et arrêtés viziriels de 1933, qui assure aux usagers de la route une sécurité et une facilité plus grandes, ne peut être considéré que comme une première étape.

La nécessité de compléter cette réglementation est d'autant plus urgente que l'on se trouve dans un pays encore insuffisamment pourvu de moyens de transports et où l'on doit, pour ne point faire œuvre inutile et gaspiller des efforts et des capitaux en des travaux qui paraîtront stériles, indiquer autant qu'il est possible des combinaisons idéales de transports.

Les chemins de fer sont nécessaires autant que l'automobile, et puisqu'ils ne possèdent pas ce monopole des transports qui pouvait justifier autrefois les restrictions administratives qu'ils subissent, il serait équitable de leur accorder une plus grande liberté d'exploitation[2]. C'est ainsi qu'en Italie, les chemins de fer sont autorisés à passer des traités particuliers avec le public[3].

Mais le règlement de la concurrence ne saurait être cherché dans le seul principe d'une limitation des transports automobiles ou d'une plus grande liberté accordée aux chemins de fer; ce qui pourrait avoir pour l'ensemble de la collectivité des répercussions désastreuses.

C'est dans la répartition rationnelle du trafic entre les différents moyens de transports que le problème trouvera sa solution. Sur la nécessité de cette « division du travail » sont d'accord tous les spécialistes; c'est vers cette mesure d'*économie dirigée* qu'il semble que s'acheminent tous les

1. Le régime établi en Algérie est directement inspiré de celui du Maroc. — Cf. rapport de M. Charles Levy à la session de mai-juin 1933 des Assemblées financières Algériennes, 5e séance du 7 juin 1933, et rapport de M. Mercier à la 3e session du Conseil supérieur du Gouvernement de l'Algérie le 19 juin 1933.
2. Colson, *art. cit., Rev. politique et parlementaire*, 10 sept. 1933, p. 583-87.
3. Cf. *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1933, p. 458-59.

gouvernements étrangers et même l'Angleterre, berceau du libéralisme[1].

Il ne s'agit pas d'une politique de protection systématique du chemin de fer contre l'automobile, mais bien plutôt de réserver à chacun des concurrents le trafic pour lequel il est économiquement le plus qualifié et d'obtenir de l'ensemble un meilleur rendement.

« Le but de la coordination des transports, a dit M. Josse dans son rapport, c'est de donner le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité ; le moyen, c'est d'assurer à chaque mode de transport, le trafic pour lequel il est économiquement le plus apte[2] ».

Cette répartition se fera d'autant plus facilement au Maroc qu'il y a largement place pour l'automobile en raison de la faible extension du réseau ferroviaire. Au Maroc « l'automobile est l'instrument d'avenir destiné *non à remplacer tous* les chemins de fer, mais à *compléter* ceux qui existent[3] ».

Si l'automobile était apparue en France en 1880, a dit M. Dautry, le problème de la concurrence ne se serait pas posé. Au Maroc où l'automobile est apparue en même temps que le rail et même avant lui, le problème doit pouvoir être rapidement résolu.

Mais on ne peut plus guère espérer que l'accord des parties suffise à délimiter les domaines respectifs des deux concurrents. En admettant même que cette division se fasse ainsi, il n'y a pas lieu de prévoir que l'entente privée suffise à faire respecter les accords intervenus.

Il faut bien penser alors à une coordination par voie réglementaire. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle aboutit M. Josse. De l'examen de la législation étrangère, dit-il, il résulte « que la coordination des moyens de transports et le partage de trafic qui en est la conséquence ont été réa-

1. Cf. X... [Marcel Peschaud], « Les chemins de fer à l'étranger et en France », dans *Rev. pol. et parl.*, mai, juin, juillet 1933.

2. Le Problème des transports, I. Les chemins de fer. Conseil national économique (session des 16 et 17 février 1934), Paris, Imprimerie nationale, 1934.

3. *Presse marocaine*, 25 juin 1932.

lisés par des mesures prises d'autorité par la puissance publique et que cette intervention est apparue comme nécessaire, *même dans le cas où des ententes ont pu être préalablement conclues par les intéressés* ».

Tout en s'inspirant des mesures prises à l'étranger[1], le législateur marocain ne perdra pas de vue que le problème ne se pose pas partout de la même façon. Comme l'a dit M. Dautry, « il serait vain de rechercher une formule universelle valable partout ».

Et M. Josse n'a pas manqué de faire observer que, « les aptitudes spéciales théoriques de chaque mode de transport étant bien souvent modifiées par des circonstances locales, la coordination doit, tout en s'inspirant de directives générales, s'effectuer dans le cadre de la région ».

Le Maroc doit créer de toutes pièces sa propre législation des transports. Il faut tenir compte de l'état économique embryonnaire du pays et éviter de freiner son évolution, prendre en considération le petit transporteur indigène qu'un monopole privé des transports ferait bien vite disparaître, songer aussi que le principal usager de l'automobile ou du chemin de fer est l'Indigène et que ses possibilités budgétaires sont faibles[2].

En face des chemins de fer, le syndicat des transporteurs est une nécessité. C'est par la réunion *obligatoire* des entrepreneurs de transports automobiles que l'on atteindra le but désiré, les décisions du syndicat étant impératives pour tous ses membres.

Représentants du syndicat et dirigeants des compagnies de chemin de fer seraient membres de la Commission de transports qui aurait tous pouvoirs pour délimiter le tracé des lignes d'autobus ou de camions, pour régler les horaires et les tarifs, pour réglementer les conditions de travail du personnel, etc., le Gouvernement intervenant, avec voix prépondérante, en tant que représentant et défenseur des usagers et des consommateurs. On éviterait ainsi la concen-

1. Cf. Marcel Peschaud, *art. cit.* — X..., *art. cit.*, dans *Rev. pol. et parlem.* — François Perroux, « Les chemins de fer et autres modes de transports », dans *Rev. d'écon. pol.*, mai-juin 1933, p. 1115-55.

2. Cf. Hoffherr (R.) et Roger Moris, *Revenus et niveaux de vie indigènes au Maroc*, Paris, Sirey, 1934 ; III[e] partie, les Budgets.

tration de tous les moyens de transports en un seul organisme tout-puissant qui jouirait d'un monopole de fait dommageable à l'intérêt public.

A côté de cette organisation peut être conçu un « Office d'affrètement et de chargement » dont le rôle serait de grouper les frets et de les distribuer équitablement aux transporteurs et aux chemins de fer.

Un exemple est, à cet égard, donné par le Congo belge, où, depuis 1926, un « Comité permanent de coordination des transports » groupe non seulement les compagnies de transports, mais encore les entreprises de manutention. Ce Comité assure un développement égal dans les capacités de transports; il réduit au minimum les pertes de temps aux points de rupture de charge, rend possible la remise à l'expéditeur d'un seul document pour le transport des marchandises sur tout le trajet quel que soit le nombre des réseaux empruntés[1].

Des bureaux de l' « Office », répartis dans toutes les localités du pays, seraient en liaison constante avec les syndicats régionaux des transporteurs et les compagnies de chemins de fer.

Appel des décisions de « l'Office » pourrait être adressé à la Commission centrale des transports qui garderait d'ailleurs sur lui un droit de contrôle.

C'est ainsi qu'en Australie du Sud le « Motor transport control act » du 1er janvier 1928 a confié à un bureau central l'organisation de toutes les branches de transport.

Ainsi le monopole serait évité et les intérêts de la collectivité sauvegardés, tandis que la situation des transporteurs deviendrait plus stable, et l'organisation des transports plus cohérente.

Aux chemins de fer, dont le réseau constitue une véritable épine dorsale, seraient réservés les transports longs et lourds et le trafic à grande puissance aboutissant aux ports; aux services automobiles les faibles parcours, les marhcan-

1. Rapport de M. Paul de Groote au Congrès international et intercolonial des transports de 1931, résumé dans l'*Afrique française*, déc. 1931, p. 815.

dises légères, le trafic rayonnant autour des voies ferrées et aboutissant aux gares; le trafic des petits centres étant réservé à l'entreprise artisanale indigène.

Mais il s'agit de déterminer avant tout le rôle et le champ d'action de chaque moyen de transport. Pour cela il est nécessaire de connaître le nombre et la puissance des véhicules roulant effectivement au Maroc et d'exiger des transporteurs automobiles un état statistique hebdomadaire ou mensuel faisant connaître les recettes voyageurs et marchandises, le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandies transportées, les dépenses d'exploitation.

Sans ces éléments d'appréciation, sans cet inventaire nécessaire, aucune mesure vraiment rationnelle ne saurait être prise.

Certainement toute réglementation nouvelle des transports rencontrera l'opposition des transporteurs qui se poseront en victimes. Mais l'Etat ne pourra jamais être accusé de sortir de son rôle, tant qu'il se bornera à tenter d'organiser avec le minimum de sacrifices pécuniaires pour la collectivité qu'il représente, un service dont la création est commandée par l'intérêt public.

Il faut, comme l'a dit M. Dautry, agir sans que « la clameur des désirs individuels, des routines paresseuses, des intérêts privés étouffe la voix des nécessités permanentes et des intérêts généraux du pays ».

Sans doute, « la lutte est une chose saine, source de bien des vertus économiques » mais « on commence à savoir non plus de théorie, mais de chaude expérience qu'il faut s'arrêter sur le chemin de la concurrence[1] ».

S'il est nécessaire cependant de faire cesser cette concurrence, il ne faut pas laisser non plus se constituer un monopole de fait; et si, « faute d'une organisation instituée par les pouvoirs publics dès l'origine, un monopole de fait s'est établi, c'est une nécessité impérieuse que de le réglementer et de le contrôler[2] ». Le public sans cela, après

1. Truchy, *Cours d'économie politique*, 3e éd., Paris, Sirey, 2 vol. in-8°, 1929.
2. Truchy, *id.*, t. I, p. 315.

avoir fait les frais de la lutte, serait encore à la merci de l'entente.

Le problème mérite encore bien plus d'attention au Maroc, tardivement né à l'activité économique.

Le fait que le réseau de communication, est moins développé que dans la Métropole donne une raison de plus d'y songer. Beaucoup de voies restent à construire et il s'agit moins d'aboutir à une solution du problème actuel que de prévoir l'avenir et d'arriver à une harmonie technique et économique dans l'intérêt du public, de tous les moyens de transports.

Parmi ceux-ci l'avion est appelé à jouer un rôle de tout premier plan et M. Hoffherr a déjà signalé que « la concurrence de la route et du rail si vive au Maroc ne peut manquer de se compliquer avec le développement de l'aviation marocaine[1] ».

Le climat du Maroc, la concentration de sa population en quelques grandes villes en font un pays tout indiqué pour le développement de l'aviation[2].

« Le premier vol ayant vraiment montré ce que sans plus tarder on pouvait attendre de l'avion en terre coloniale fut celui du sapeur Bregi qui, au Maroc, en août 1911, fit sur son Bréguet, avec un passager, Casablanca-Fès en trois étapes[3]. »

Depuis ce premier vol historique, l'aviation puissamment encouragée par Lyautey n'a cessé de se développer.

On sait quel rôle important a joué et joue encore l'aviation militaire et sanitaire dans la pacification du pays ; une

1. Hoffherr, *Economie marocaine*, p. 98.

2. C'est d'ailleurs la caractéristique de toute l'Afrique du Nord. « Il n'y a de territoire français, loin de là, ni même, je crois, dans le monde, où le sens de l'air soit aussi développé qu'en Afrique du Nord. Tout y est favorable à l'avion : un terrain et un ciel nettement aéronautique, et le besoin de communications rapides à distance, enfin l'état d'esprit et le mode de vie » (Bernard Jambon, « Tunis-Alger-Casablanca. Contribution à l'étude d'une ligne aérienne commerciale », dans *Renseignements col.*, suppl. à l'*Afrique française*, janvier 1934, p. 4).

3. *L'effort aérien français*, Paris, Ministère de l'Air, Exposition coloniale internationale, 1931.

récente étude[1] montre d'une façon saisissante ce qu'on peut attendre de l'aviation militaire pour la connaissance de régions où les Européens ont encore bien peu pénétré.

Mais si la place la plus importante est tenue par l'aviation militaire, on ne peut passer sous silence les étonnants progrès réalisés par l'aviation marchande et l'aviation de tourisme.

Depuis le 9 mars 1919 où la première liaison commerciale entre la France et le Maroc fut réalisée, l'activité de la ligne Casablanca-Rabat-Tanger-Toulouse a progressé par bonds vertigineux. D'exceptionnel qu'il était au début, ce mode de locomotion est devenu habituel, et la régularité du service Toulouse-Casablanca, qui se fait en dix heures, a valu à cette ligne la première place parmi les lignes postales françaises[2].

La seule lecture des statistiques mensuelles des lignes aériennes subventionnées, que publie le *Bulletin quotidien* de la *Société d'études et d'informations économiques* permet de s'en rendre aisément compte. Pour la période d'août à septembre 1933 par exemple, le trafic de la ligne Toulouse-Casablanca s'établit comme suit :

Longueur	Kilom. parcourus	Passagers	Messsageries et journaux	Poste
—	—	—	—	—
1.845	116.235	230	5.219 kg.	5.859 kg.

La concurrence faite par cette ligne aux transports terrestres est de peu d'importance (encore qu'entre Casablanca et Rabat 59.000 lettres aériennes en moyenne soient échangées) et affecte surtout les transports maritimes. Mais il n'en sera pas de même de la seconde ligne à l'étude

1. Pennès (Capitaine) et Lieutenant Spillmann, « Les pays inaccessibles du Haut Draa. Un essai d'exploration aérienne en collaboration avec le service des Affaires indigènes du Maroc », dans *Rev. de géogr. maroc.*, 1er et 2e trim. 1929, pp. 1-67.

— Cf. les travaux de cartographie aérienne du capitaine Delaye.

2. « La voie aérienne est également un moyen appréciable de liaison entre le Maroc et la France. En 1933, il est arrivé de France au Maroc par l'avion postal 1.000 voyageurs environ ; il en est reparti 1.500. Il est passé au Maroc 230 avions de tourisme. Au surplus, 40 avions de tourisme sont immatriculés au Maroc. » (M. de Mazières « Mouvement des voyageurs et des touristes au Maroc en 1933 » dans la *Rev. de Géogr. Maroc.*, janv. 1934, p. 37.)

qui doit assurer la liaison régulière Tunis-Alger-Oujda-Fès-Marrakech. Elle doublera ainsi la liaison ferroviaire qui vient d'être réalisée entre les trois grandes possessions de l'Afrique du Nord.

A côté de cette aviation commerciale qui « pour vivre industriellement doit être spécifiquement postale[1] », l'aviation individuelle, qui sera bientôt plus qu'une aviation de tourisme, se développe rapidement. Si elle constitue ailleurs un sport, au Maroc, elle prend d'année en année un caractère utilitaire plus prononcé et qui ne peut manquer de s'accentuer sous peu. « Le sens de l'air et des choses modernes est dans l'esprit du Maroc[2] ».

D'une souplesse d'emploi plus grande que la voiture automobile dont l'usage est difficile en certaines contrées et en certaines saisons, l'avion ne coûte pas plus cher que l'automobile. « On peut compter en effet que, aux colonies, amortissement sur 500 heures et assurances comprises, et compte tenu du prix élevé de l'essence, l'heure de vol reviendrait environ à 400 ou 450 francs, correspondant au prix approché de 3 fr. 50 au kilomètre. Un pareil prix n'a rien de prohibitif eu égard aux avantages qu'un colon trouvera à disposer d'un moyen de transport rapide et agréable.

« Il est dans tous les cas, de l'ordre de grandeur du prix

1. Dautry, Rapport sur l'aéronautique marchande, présenté au Conseil national économique en 1932.

2. Bernard Jambon,« Tunis-Alger-Casablanca », dans *Renseign. col.*, suppl. à l'*Afrique française*, janvier 1934.

Cf. aussi Comte de Clermont-Tonnerre, « Dans le ciel de l'Afrique du Nord aéronautique », dans l'*Afrique française*, nov. 1933, p. 625-30.

« C'est un phénomène extrêmement intéressant que ce développement subit et complet de l'aviation privée en Afrique du Nord.

» Alors que trop souvent en France encore, le fait aérien est contesté ou considéré comme un amusement coûteux de quelques snobs, en deux ans, l'Afrique française du Nord a su acquérir une mentalité aérophile qui atteint et dépasse celle des pays les plus réputés à cet égard, Allemagne ou Angleterre...

L'aviation était merveilleusement faite pour séduire les esprits nord-africains. Goût de l'action violente des déplacements fréquents et rapides, larges idées et vastes horizons, ils ont vu en elle autant le poème de l'espace que les possibilités pratiques... En trois années, ils se sont constitué une aéronautique nord-africaine vivante, énergique, puissante, à leur image et selon leur tempérament ».

de revient du kilomètre en automobile, compte tenu de l'amortissement et de l'entretien de cette dernière[1]. »

Les multiples utilisations qui peuvent être faites de l'avion dans des domaines divers, et en particulier les services déjà rendus aux agriculteurs américains ou russes par la méthode du « dusting » étendue aux semailles ou à la lutte contre les parasites, ne manqueront pas de faire rechercher de plus en plus cet engin par les colons au Maroc.

Les résultats obtenus à ce jour permettent les plus audacieuses prévisions, et donnent une idée des possibilités considérables de l'aviation de tourisme au Maroc qui n'en est qu'à ses débuts.

L'aviation marocaine mérite donc de retenir l'attention au même titre que l'automobile et les chemins de fer.

Toute saine politique des transports, devra en tenir compte.

Cette coordination ne devra, d'ailleurs, pas être établie dans le seul cadre marocain. Dès le début de l'année 1922 une coopération économique entre l'Algérie, la Tunisie et le Maroc était réclamée par le « Maréchal ». Elle doit pouvoir être réalisée aujourd'hui au moins pour les transports.

1. Commandant Dagnaux « L'aviation et son emploi aux colonies ». Rapport à la Conférence économique de l'Afrique française, séances des 5 et 6 juillet 1932, dans *Renseign. colon.*, suppl. à l'*Afrique française*, sept. 1932. p. 359.

Vu,
Le Président
GARRIGOU-LAGRANGE.

Vu, bon à imprimer :
Le Doyen,
E. FERRON.

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, 4 mai 1934.
Le Recteur de l'Académie de Bordeaux,
A. TERRACHER.

ANNEXE

INDEX
DES PRINCIPAUX TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

ABREVIATIONS

D. ..... Dahir
L..... Loi
A. V..... Arrêté Viziriel
A. D. G. T. P.. Arrêté du Directeur général des Travaux Publics
B. O. ..... Bulletin Officiel
J. O. ..... Journal Officiel.

I. CHEMINS DE FER

D. du 20 février 1922 relatif à la conservation, la sûreté et la police des chemins de fer. *B. O.*, nº 489, 7 mars 1922, p. 408.

L. relative au régime des chemins de fer dans la zone française de l'Empire chérifien. *J. O.*, nº 217, 12 août 1923, p. 7914.

D. du 21 octobre 1926 tendant à autoriser les compagnies concessionnaires de chemins de fer à voie normale à relever temporairement leurs tarifs.

A. D. G. T. P. fixant le taux des taxes accessoires à percevoir à compter du 25 octobre 1926 par les compagnies concessionnaires de chemins de fer. *B. O.*, nº 731, 26 octobre 1926, p. 2025.

D. du 16 septembre 1928 approuvant la Convention du 31 décembre 1927 passée entre l'Etat français et l'Etat chérifien en vue d'assurer à ce dernier la concession du tronçon de chemin de fer à voie normale d'Oujda à Zouj el Beral (frontière algérienne). *B. O.*, nº 832, 2 octobre 1928, p. 2554.

D. du 15 juin 1929 portant modification au dahir du 21 octobre 1926 tendant à autoriser les compagnies concessionnaires de

chemins de fer à voie normale à relever temporairement leurs tarifs. *B. O.*, n° 877, 13 août 1929, p. 2094.

Chemins de fer a voie de 0 m. 60.

Réglementation générale des chemins de fer militaires du Maroc Occidental. *B. O.*, n^{os} 228-29, 5 et 12 mars 1917.

D. du 18 décembre 1920 sur la Régie des chemins de fer à voie de 0 m. 60. *B. O.*, n° 427, 28 décembre 1920, p. 2167.

D. complétant le dahir du 18 décembre 1920 sur la régie des chemins de fer à voie de 0 m. 60. *B. O.*, n° 643, 17 février 1925, p. 260.

D. du 6 mai 1927 instituant un Comité technique permanent de la Régie des chemins de fer à voie de 0 m. 60 et portant modifications au dahir du 18 décembre 1920. *B. O.*, n° 762, 31 mai 1927, p. 1190.

D. du 30 décembre 1927 approuvant le contrat d'affermage de la régie des chemins de fer à voie de 0 m. 60 et portant modification aux dahirs des 18 décembre 1920 et 6 mai 1927. *B. O.*, n° 694, 10 janvier 1928, p. 69. — Annexe à ce dahir, *B. O.*, n° 807, 10 avril 1928, p. 1015.

A. V. du 9 juin 1931 déclarant d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée de 0 m. 60 de Guercif à Midelt, *B. O.*, n° 975, 3 juillet 1931, p. 787.

Chemins de fer de Tanger a Fes

D. du 26 mars 1914 portant déclaration d'utilité publique de la zone française de la ligne de chemins de fer de Tanger à Fès. *B. O.*, n° 75, 3 avril 1914, p. 204.

L. approuvant la Convention conclue... par le Commissaire Résident Général... au Maroc avec la Compagnie générale du Maroc et la Compagnie générale espagnole d'Afrique, en vue de la concession du chemin de fer de Tanger à Fès [Loi. Texte de la Convention, cahier des charges]. *J. O.*, 20 août 1914, p. 7512.

I. du 4 février 1932 portant approbation des avenants à la convention et au cahier des charges du 18 mars 1914 relatifs à la concession du chemin de fer de Tanger à Fès. *J. O.*, 6 février 1932, p. 1394.

Décret du 2 avril 1932 portant approbation des avenants à la convention du chemin de fer de Tanger à Fès et au cahier des charges conclus le 10 août 1927. — Texte des avenants. *J. O.*, 15 avril 1932, p. 4047.

Chemins de fer du Maroc.

D. du 6 juillet 1916 approuvant la convention passée entre le Directeur général des Travaux publics et les Compagnies « Générale du Maroc », « Paris-Lyon-Méditerranée », « Paris-Orléans » pour les études de chemins de fer autres que celle du chemin de fer de Tanger à Fès. *B. O.*, nº 194, 10 juillet 1916, p. 709.

L. du 21 août 1920 portant approbation d'une convention conclue pour la concession d'un réseau de chemins de fer au Maroc. [Texte de la convention et du cahier des charges]. *Supplément* au *B. O.*, nº 415, 5 octobre 1920, p. 23.

D. du 23 février 1926 approuvant une convention relative à la participation de l'Office chérifien des phosphates aux dépenses d'établissement du chemin de fer de Casablanca à Kourigha et d'installation d'un réseau d'énergie électrique. *B. O.*, nº 698, 9 mars 1926, p. 383.

D. du 25 mars 1929 déclarant d'utilité publique la construction du chemin de fer à voie normale d'Oujda à Nemours (partie comprise entre Oujda et la frontière algérienne). *B. O.*, nº 861, 23 avril 1929, p. 1090.

D. du 25 novembre 1929 approuvant la convention relative à la concession d'un deuxième réseau à la compagnie des chemins de fer du Maroc [Oujda à Nemours; Safi à Ben Guerir]. *B. O.*, nº 895, 20 décembre 1929, p. 2852.

Chemins de fer du Maroc oriental.

D. du 12 avril 1927 approuvant la concession d'un chemin de fer de 0 m. 60 d'Oujda à Bou Arfa et déclarant d'utilité publique les travaux à entreprendre. [Annexe : Convention et cahier des charges]. *B. O.*, nº 759, 10 mai 1927.

D. du 28 juin 1927 approuvant la substitution d'une voie de 1 m. 05 à la voie de 0 m. 60, prévue pour la ligne d'Oujda à Bou Arfa. [Annexe : cahier des charges]. *B. O.*, nº 769, 19 juillet 1927, p. 1601.

D. du 6 juillet 1927 approuvant la substitution de la « Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental » à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc et à la Société des Mines de Bou Arfa pour la concession d'un chemin de fer d'Oujda à Bou Arfa. *B. O.*, nº 769, 19 juillet 1927, p. 1609.

D. du 3 octobre 1927 complétant le dahir du 12 avril 1927 approuvant la concession d'un chemin de fer à voie de 0 m. 60 d'Oujda à Bou Arfa. *B. O.*, 8 novembre 1927, p. 2470.

D. du 29 décembre 1928 approuvant les avenants à la convention et au cahier des charges y annexé, relatifs à la concession d'un

chemin de fer d'Oujda à Bou Arfa.. *B. O.*, nº 847, 15 janvier 1929, p. 132.

D. du 5 septembre 1930 déclarant d'utilité publique la modification du tracé de la voie ferrée d'Oujda à Bou Arfa et de ses dépendances. *B. O.*, nº 935, 26 sept. 1930, p. 1106.

D. du 10 février 1932 relatif aux intérêts et charges des capitaux à fournir par le Gouvernement chérifien en vue de la construction du chemin de fer d'Oujda à Bou Arfa. *B. O.*, nº 1011, 11 mars 1932, p. 265.

II. ROUTES

Les textes relatifs à la conservation de la voie publique, la police de la circulation et du roulage ont été condensés dans l'ouvrage de M. Maurice Morère, Code de la route au Maroc, *Casablanca, Imprimeries réunies,* 1933. « *Collection des Codes marocains annotés publiés par la Gazette des tribunaux du Maroc* ».

Nous ne mentionnerons ici que les textes qui, par leur nature, n'entraient pas dans le cadre de cet ouvrage et ceux promulgués après sa publication.

D. du 8 novembre 1919 approuvant la convention passée le 6 août 1919 entre le Directeur général des Travaux publics et la Société générale des transports départementaux [texte de la convention et du cahier des charges]. *B. O.*, nº 372, 8 décembre 1919, p. 1420.

[Avenants à cette convention approuvés par]: D. du 26 février 1921. *B. O.*, nº 439, 22 mars 1921, p. 500.

D. du 25 juin 1921. *B. O.*, nº 457, 26 juillet 1921, p. 1156.

D. du 18 janvier 1921 approuvant la substitution de la compagnie générale des transports et tourisme au Maroc à la Société générale des transports départementaux représentée par M. Epinat. *B. O.*, nº 431, 25 janvier 1921, p. 127.

D. du 25 mars 1922, approuvant le contrat du 6 mars 1922 passé entre le Gouvernement chérifien et la Compagnie générale de transports et de tourisme au Maroc [texte de la convention]. *B. O.*, nº 492, 28 mars 1922, p. 556.

Avenants :

D. du 6 mai 1927. *B. O.*, nº 762, 31 mai 1927, p. 1190.

D. du 13 février 1929, *B. O.*, nº 855, 12 mars 1929, p. 654.

D. et A. V. du 6 février 1933 réglementant l'exploitation de services publics de transports en commun de voyageurs par véhicules sur route. *B. O.*, nº 1059, 10 février 1933, p. 107.

D. et A. V. du 10 février 1933 modifiant le dahir du 11 décembre 1922 sur la conservation de la voie publique, la police de la circulation et du roulage. *B. O.*, nº 1063, 10 mars 1933, p. 199.

D. du 8 mars 1933 instituant un impôt sur les véhicules automobiles. *B. O.*, nº 1064, 17 mars 1933, p. 238.

A. V. du 19 avril 1933 complétant l'A. V. du 6 février 1933 relatif à l'agrément des entrepreneurs de service public de transports en commun de voyageurs par véhicules automobiles sur route, et à l'autorisation des véhicules affectés au service. *B. O.*, nº 1074, 26 mai 1933, p. 418.

D. et A. V. du 19 avril 1933 réglementant l'exploitation des services publics de transports de marchandises et des services publics de transports mixtes (voyageurs et marchandises) par véhicules automobiles sur route. *B. O.*, nº 1075, 2 juin 1933, p. 470.

D. du 19 avril 1933 relatif aux contrats d'assurances en matière de transports par véhicules automobiles sur route. *B. O.*, nº 1075, 2 juin 1933, p. 472; *rectificatif* : dans *B. O.*, nº 1077, 16 juin 1933, p. 539.

A. V. du 15 mai 1933 relatif au dépôt des demandes d'agrément par les entrepreneurs de service public de transports en commun de voyageurs par véhicules automobiles sur route. *B. O.*, nº 1073, 19 mai 1933, p. 430.

D. du 20 juin 1933 complétant le dahir du 8 mars 1933 instituant un impôt sur les véhicules automobiles. *B. O.*, nº 1079, 30 juin 1933, p. 587.

A. V. du 5 août 1933 relatif au dépôt des demandes d'agrément par les entrepreneurs de service public de transports de marchandises et de service public de transports mixtes (voyageurs et marchandises) par véhicules automobiles sur route. *B. O.* nº 1085, 11 août 1933, p. 784.

A. V. du 7 août 1933 complètant l'Arrêté viziriel du 19 avril 1933 relatif à l'exploitation des services publics de transports de marchandises et des services publics de transports mixtes (voyageurs et marchandises) par véhicules automobiles sur route. *B. O.*, nº 1085, 11 août 1933, p. 784.

A. D. G. T. P. réglementant les inscriptions à apposer sur les véhicules automobiles autorisés appartenant à des entrepreneurs de transports de marchandises agréés. *B. O.*, nº 1086, 18 août 1933, p. 814.

A. D. G. T. P. portant réglementation de l'éclairage des véhicules. *B. O.*, nº 1093, 6 octobre 1933, p. 995.

III. NAVIGATION AERIENNE

D. du 1er octobre 1928 relatif à la navigation aérienne. *B. O.*, nº 836, 30 octobre 1928, p. 2787.

A. V. du 1er octobre 1928, réglementant la circulation aérienne au Maroc. *B. O.*, nº 838, 30 octobre 1928, p. 2792.

Annexe à cet A. V., *B. O.*, nº 862, 30 avril 1929, p. 1152.

BIBLIOGRAPHIE

I. DOCUMENTS

Acte général de la Conférence d'Algésiras, Tanger, Impr. marocaine, R. Raynaud et Cie, 1907.

Annuaire de statistique générale du Maroc, Casablanca, Impr. réunies.

Annuaire économique et financier du Protectorat, Casablanca, Impr. réunies.

Archives du Protectorat. Fonds de la Légation de France à Tanger. Registres de correspondance. Gestion de M. Feraud, Rabat, Bibliothèque générale du Protectorat.

Avis... tendant à autoriser le Gouvernement chérifien à contracter les emprunts nécessaires pour permettre l'achèvement du réseau de chemin de fer... présenté par M. Messimy, sénateur. Sénat, 1932, session ordinaire, Annexe au procès-verbal de la séance du 15 juillet 1932.

Bulletin comparatif trimestriel du mouvement commercial et maritime de la zone française du Maroc, Casablanca, Impr. réunies.

Bulletin économique du Maroc. Publié trimestriellement par la Société d'études économiques et statistiques. Rabat, impr. officielle.

Bulletin officiel du Protectorat de la République française au Maroc, Rabat, impr. officielle.

CATTENOZ (Georges). — *Recueil général et méthodique de la législation et de la réglementation du Maroc,* Casablanca, Impr. réunies, 1933, 5 vol.

Comptes rendus des séances de la Chambre de Commerce et Industrie de Casablanca, Bulletin de la Chambre de Commerce et Industrie de Casablanca, années 1931, 1932 et 1933.

Comptes rendus des séances du Conseil du Gouvernement, Rabat, Imprimerie officielle.

Convention conclue à Berlin, le 4 novembre 1911, *entre la France et l'Allemagne au sujet du Maroc (Promulguée par décret du*

13 *mars* 1912, *Journal officiel du* 15 *mars* 1912, p. 2158). *Lettres explicatives*; in ROUARD DE CARD (E.), *Traités et accords concernant le Protectorat de la France au Maroc*, Paris, Pedone, Gamber, 1914.

Documents diplomatiques français (1871-1914), 3e *série* (1911-1914), *tome I* (4 *novembre* 1911-7 *février* 1912); Paris, Imprimerie nationale, 1929.

Dossiers des chemins de fer du Maroc. Rapports des agents du Service commercial (non publiés).

HUBERT (L.). — *Rapport... autorisant le Gouvernement du Protectorat du Maroc à contracter un emprunt pour exécution de travaux publics et remboursement du passif maghzen*; Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 10 février 1914, nº 42.

HUBERT (L.). — *Rapport... (sur le projet de loi... autorisant le Gouvernement chérifien à augmenter... le montant de l'emprunt pour exécution de travaux publics et remboursement du passif maghzen*; Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 3 mars 1916.

Journal officiel de la République Francaise.

LONG. — *Rapport... sur le projet de loi autorisant le Gouvernement du Protectorat du Maroc à contracter un emprunt pour exécution de travaux publics et remboursement du passif maghzen*; Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la 2e séance du 18 juin 1913.

LONG. — *Rapport supplémentaire...*; Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la 2e séance du 26 décembre 1913.

LONG. — *Rapport... (sur) le projet de loi autorisant le Gouvernement chérifien à augmenter d'un emprunt.. pour exécution de travaux publics et remboursement du passif maghzen*; Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la séance du 10 février 1916.

Note de M Joyant, ancien Directeur général des Travaux Publics, sur les transports en commun sur route, 23 décembre 1931 (non publiée).

Projet de loi portant approbation d'une convention conclue pour la concession d un réseau de chemin de fer au Maroc. Exposé des motifs. Projet de loi. Supplément au bulletin officiel nº 415 du 5 octobre 1920.

Rapport général de la commission des transports de l'automobile et des accessoires (non publié), Casablanca, 6 mai 1932.

Rapports annuels sur la navigation et le mouvement commercial du Protectorat de la République Francaise au Maroc, Résidence générale, Service du commerce.

Recensements des industries du Protectorat, années 1924 et 1927, Résidence générale, Service du Commerce.

RIVIÈRE (P.-L.). — *Traités, codes et lois du Maroc*, Paris, Sirey, t. I, 1924; t. II, 1925; t. III, 1925 et suppléments annuels depuis 1925.

Statistiques commerciales et maritimes du Maroc, années 1905-1906, Tanger, Robert-Raynaud.

Statistiques du mouvement maritime et commercial du Maroc, publiées par le Comité des Douanes, Casablanca.

Statistiques mensuelles du mouvement maritime et commercial du Maroc, Rabat, Service du Commerce.

II. OUVRAGES GENERAUX

BERNARD (A.). — *La Maroc*, Paris, Alcan, 1931, 7e éd.

CÉLÉRIER (J.). — *Le Maroc*, Paris, Colin, 1931.

COLLIEZ (A.). — *Notre Protectorat marocain*, Paris, Rivière, 1930.

COLSON (C.). — *Cours d'économie politique*, t. VI, « Les travaux publics et les transports », Paris, Gauthier-Villars et Félix Alcan, 1910.

GIRAULT (A.). — *Principes de colonisation et de législation coloniales*, 3e partie, « L'Afrique du Nord », Paris, Sirey, 1921.

HARDY (G.). — *Le Maroc*, Paris, Plon, 1931 (t. III de l'Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le Monde, par Gabriel Hanotaux et A. Martineau).

JUSSIAUME (E.). — *Réflexions sur l'économie africaine*, Paris, Klincksieck, 1932.

LADREIT DE LACHARRIÈRE (J.). — *La création marocaine*, Paris, Peyronnet, 1930.

LYAUTEY. — *Paroles d'action*. Préface de Louis Barthou, Paris, Colin, 1927.

MÉRIGNHAC (A.). — *Traité de législation et d'économie coloniales*, Paris, Sirey, 1925.

STEEG (Th.). — *La paix française en Afrique du Nord*, Paris, Alcan, 1926.

REBOUD (A.). — *Précis d'économie politique*, Paris, Dalloz, t. I, 1925, t. II, 1927 et 1929.

TRUCHY (H.). — *Cours d'économie politique*, Paris, Sirey, t. I, 1929, 3e éd.; t. II, 1927, 2e éd.

III. OUVRAGES ET ARTICLES SUR L'ECONOMIE ET LE DROIT ADMINISTRATIF MAROCAINS

CHAPUS (R.). — *L'exploitation des phosphates au Maroc. L'Office chérifien des phosphates*, Paris, Sagot et Cie, 1928.

DESPUJOLS (P.). — *Note sur l'industrie minière du Maroc*, Rabat, Imprimerie officielle, 1930.

DUVAL (G.). — *L'hydraulique au Maroc*, Paris, Domat-Montchrestien, 1933.

EYQUEM (J.). — *Les ports de la zone française du Maroc. Leur rôle économique.* Préface de Maurice Gaffiot, Alger, Heintz, 1933.

GOULVEN (J.). — *Traité d'économie et de législation marocaines*, Paris, Rivière, 1921, 2 vol.

GRAUX (Dr L.). — *Le Maroc économique. Rapport à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie*, Paris, Champion, 1928.

HOFFHERR (R.). — *Economie marocaine*, Paris, Sirey, 1932.

HOFFHERR (R.) et MORIS (R.). — *Revenus et niveaux de vie indigènes au Maroc*, Paris, Sirey, 1934.

LA REVELIÈRE (comte de). — *Les énergies françaises au Maroc. Etudes économiques et sociales*, Paris, Plon, 1917.

MAUCHAUSSÉ (P.). — *L'évolution du régime minier au Maroc français.* Préface de Louis Rolland, Paris, Sirey, 1931.

MICHEL (A.). — *Traité du contentieux administratif au Maroc*, Paris, Presses universitaires de France, 1932.

PENANT (M.) et BOUY (E.). — *Code marocain du travail. Protection et accidents du travail. Assurances et main-d'œuvre »*, Paris, Rec. de législation et de jurisprudence marocaines, 1932.

SALMON ET CHARLEVILLE. — *Le Maroc, son état économique et commercial* (Mission du ministère du Commerce), Paris, Berger-Levrault, 1906.

AMPHOUX (M.). — « L'industrie électrique au Maroc », dans *L'électrique*, revue internationale pour la diffusion de l'électricité, Zurich, mars 1932.

BOULOGNE et HASSOUN. — « L'électrification du Maroc », dans *Quinzaine coloniale*, 25 février, 10 mars, 10 avril, 25 mai 1933.

BUNLE (H.). — « Le Maroc économique », dans *Journal de la Société de statistique de Paris*, décembre 1931.

CÉLÉRIER (J.). — « L'essor économique du Maroc oriental », dans *Revue économique internationale*, juillet 1929.

CÉLÉRIER (J.). — « Les fonctions économiques du port de Casablanca », dans *Revue de géographie marocaine*, mars 1931.

CÉLÉRIER (J.). — « Le Maroc est-il un pays neuf? » dans *Revue de géographie marocaine*, 3e et 4e trimestres 1929.

HARDY (G.). — « Les progrès de l'outillage économique », dans *Europe nouvelle*, 2 mai 1931.

LEMOIGNE (Y.) et BOURCAT (J.). — « Un projet d'utilisation d'un fleuve marocain : l'Oum-er-Rebia », dans *Revue de géographie physique et de géologie dynamique*, 1933, vol. VI, fasc. 1.

MAZIÈRES (M. de). — « Le mouvement touristique du Maroc en 1932 », dans *Revue de géographie marocaine*, avril 1933.

MAZIÈRES (M. de). — « Mouvement des voyageurs et des touristes au Maroc en 1933 », dans *Revue de géographie marocaine*, janvier 1934.

RICARD (J. H.). — « Le grand tourisme dans le Nord Africain. L'œuvre de M. Pal Piaz », dans *Europe nouvelle*, 27 octobre 1928 (dossier n° 59).

SABATIER (J.). — « La question marocaine et ses perspectives », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1933.

TARDE (G.). — « Les échanges franco-marocains et leur avenir », dans *Renseignements coloniaux*, supplément à l'*Afrique française*, 1933, n° 6 *bis*.

IV. OUVRAGES ET ARTICLES SUR LE PROBLEME DES TRANSPORTS EN FRANCE, AUX COLONIES ET A L'ETRANGER

L'abondance des ouvrages et articles traitant de cette question ne nous a pas permis d'en établir une bibliographie complète.

Nous avons surtout retenu ici les études concernant la *concurrence* des moyens de transport. D'autre part, négligeant systématiquement l'amas d'articles de vulgarisation parus dans les journaux et revues les plus divers, nous n'avons fait figurer que les études qui nous ont paru être les plus importantes.

BALLET (M.). — *L'air et le droit*, thèse, Lyon, Bosc et Riou, 1927.

BERNARD (M.). — *Les chemins de fer algériens*, thèse, Alger, Jourdan 1913.

BERTRAND (G.). — *Le rail et la route*, thèse, Paris, Domat-Mont chrestien, 1931.

BETTINGER (R.). — *La situation juridique du concessionnaire de transports en commun à l'égard de la concurrence*, thèse, Paris, Rousseau, 1933.

BONOMO (O.). — *L'aviation commerciale par rapport aux autres moyens de transports modernes*, thèse, Vivien, 1926.

BOURBON (A.). — *Les chemins de fer aux colonies et aux pays neufs*, thèse, Bordeaux, Delmas, 1906.

BOURRAT (C.). — *Les chemins de fer en Afrique et leur rôle dans l'expansion coloniale*, thèse, Perpignan, Marty, 1910.

CONINCK (M. de). — « La mort du rail », *Les Cahiers bleus*, 3-15 décembre 1931.

DAGUERRE (P.). — *La politique de la route*, thèse, Paris, Rousseau, 1926.

DALLISSIER (A.). — *Les transports aériens. Etude économique* Préface de Laurent-Eynac, thèse, Paris, Rousseau, 1931.

DHAVERNAS (J.). — *Les chemins de fer américains et la grande guerre*, thèse, Paris, Les Presses modernes, 1931.

DUBERNARD (R.) — *Le port aérien de Toulouse-Montaudran*, thèse, Toulouse, 1932.

DUFUIS (G. D.). — *Le rail et l'aile, Etude économique sur les transports ferroviaires et aériens*, thèse, Paris, Vivien, 1931.

GODFERNAUX (R.). — *Les chemins de fer coloniaux français*, Paris, Dunod, 1911.

GRENET (R.). — *L'électrification des réseaux des chemins de fer français*, thèse, Paris, les Presses modernes, 1926.

GUÉRIN (P.). — *La concurrence de l'automobile et des chemins de fer*, thèse, Paris, Sirey, 1931.

GUILLIARD (H.) — *Les voies ferrées aux colonies françaises d'Afrique*, thèse, Paris, Rousseau, 1902.

LAMPUÉ (P.). — *Les rapports entre l'Etat et les compagnies de transports publics aériens*, thèse, Paris, Chauny et Quinsac, 1927.

LAVIE. — *La concurrence du rail et de la route*, thèse, Lyon, Bosc et Riou, 1933.

LE TROCQUER (Y.). — *La route et sa technique*, Paris, Alcan, 1931.

MARGUERON. — *Le régime de circulation sur les routes françaises*, thèse, Paris, Dunod, 1930.

MEDEAU (G.). — *De la concurrence entre la navigation intérieure et les chemins de fer*, thèse, Bordeaux, Cadoret, 1909.

MOCH (J.). — *Capitalisme et transports*, Paris, Valois, 1932.

MOCH (J.). — *Proposition de loi tendant à la déchéance des compagnies de chemins de fer et à l'institution d'un réseau national de chemins de fer d'intérêt général et régional.* Documents parlementaires, Chambre des députés, 1931, n° 5524, annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1931.

MOCH (J.). — *Le rail et la Nation*, Paris, Valois, 1931.

MURE (J.). — *Le régime administratif des autoroutes*, thèse, Nîmes, Chastanier, 1932.

PESCHAUD (M.). — *Les chemins de fer pendant et depuis la guerre* (1914-1920), Paris, Dunod, s. d. [1921].

PIGUET (A.). — *La concurrence de la route et du rail en Suisse*, thèse, Morges, Maibach-Ramuz, 1927.

POGGI (J.). — *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie.* Préface de G. Mercier, Paris, Larose, 1931.

PRATVIEL (R.). — *Les grands réseaux de chemins de fer français*, thèse, Toulouse, Julia, 1932.

Le problème des transports. I. « Les chemins de fer ». *Rapport d'ensemble du Conseil national économique*, Paris, Imprimerie nationale, 1934.

ROTTE (C.). — *Les chemins de fer et tramways des colonies. Historique, organisation administrative et financière*, thèse, Paris, Larose, 1910.

SALESSES (Lt.-col.). — *Les chemins de fer africains dans leur état actuel*, Paris, Berger-Levrault, 1919.

SALOMON (R.). — *Les routes à grand trafic*, thèse, Paris, Sagot, 1927.

SAURIN (J.). — *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie. Leurs difficultés. Leur avenir*, thèse, Alger, Pfister, 1927.

SELIGMAN (Edwin R. A.) — *Etude économique de la vente à tempérament... avec référence spéciale à l'automobile.* Traduction par le Dr Vaillant, Paris, Rivière, 1930.

SENTILLES (R.). — *Le groupage des marchandises dans les transports par voie ferrée en France et à l'étranger*, thèse, Bordeaux, 1920.

THÉVENEZ (R.), HÉROUVILLE (M. d'), BLEYS (E.). — *Législation des chemins de fer*, t. I et II, Paris, Rousseau, 1930.

TORTEL (A.). — *De la nécessité et de la possibilité d'établir des relations aériennes entre la France et l'Afrique du Nord*, thèse, Alger, la « Typo-Litho », 1925.

VARRET (J.). — *Du prix de transport par chemin de fer (Etude économique et théorique)*, thèse, Paris, Rousseau, 1907.

VATIN (F.). — *Les chemins de fer en Tunisie*, thèse, Paris, Lahure, 1902.

WEINBERGER (P.) — *L'industrie automobile en France et à l'étranger*, thèse, Paris, Gamber, 1931.

WIENER (L.). — *Les chemins de fer coloniaux de l'Afrique*, Paris, Dunod: Bruxelles, Goemare, 1931.

« L'automobilisme dans les colonies françaises », dans *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 21 avril 1931.

BAUDOUX (F.). — « Les transports combinés », dans *Revue économique internationale*, octobre 1933.

BLOCH (R.). — « Les chemins de fer français et les exportations de produits agricoles », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1932.

BOUVIER (J.). — « L'automobile et les transports », dans *Journal de la Société de statistique de Paris*, janvier 1933.

COLSON (C.). — « L'automobilisme et les chemins de fer », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 août 1929.

COLSON (C.). — « Les impôts sur les transports et les majorations des tarifs des chemins de fer », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1928.

« Les communications africaines », dans *Europe nouvelle*, dossier nº 52 (numéros des 30 mars et 3 mai 1918; 16 et 30 août 1919; 1er mai et 3 juillet 1926, 20 août 1927, 27 octobre 1928.)

« La concurrence du rail et de la route au Congrès de Madrid », dans

Société d'études et d'informations économiques, chroniques, mémoires et documents, n° 19, 10 octobre 1930.

« La concurrence du rail et de la route aux Etats-Unis », dans *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 4 avril 1933.

Cox (E. C.). — « Concurrence ou transports combinés par voie ferrée et voie aérienne, ou par voie ferrée et par automobile. Etude au point de vue technique, commercial et contractuel », dans *Bulletin de l'Association internationale du congrès des chemins de fer*, juillet 1932.

Cunningham (William J.). — « Correlation of rail and Highway transportation », dans *The American economic review*, vol. XXIV, n° 1, supplément, mars 1934.

Dagnaux (Cdt.). — « L'aviation et son emploi aux colonies », dans *Renseignements coloniaux*, supplément à l'*Afrique française*, septembre 1932.

Dautry (R.). — « Etat ou Etatisme », dans *Questions du jour*, n° 1, janvier 1934.

Dautry (R.). — « Le problème des transports » (conférence donnée à l'Université de Zurich, le 18 mars 1932), publiée dans *Journal des travaux publics, du bâtiment et des fournitures administratives*, n° des 8, 12, 15, 19, 22, 26 et 29 janvier 1933.

Dautry (R.). — « Les transports. Le redressement à faire », dans *l'Européen*, 18 septembre 1931.

Dautry (R.). — *Rapport sur l'aéronautique marchande.* Présenté au Conseil national économique en 1932.

Demangeon (A.). — « Le rail et la route », dans *Annales de géographie*, 15 mars 1930.

Doux (R.). — *Observations sur l'exploitation des chemins de fer*, Paris, 5e Congrès national des travaux publics français, 8-9-10 décembre 1924.

Edgard-Bonnet (G.). — « Le problème de l'aviation marchande », dans *Revue de France*, 15 octobre 1930.

Fonty (H.). — « Comparaison entre la traction à vapeur et la traction électrique », dans *Génie civil*, 18 février 1933.

Fonvilie (R.). — « La pénétration de l'Afrique par l'automobile », dans *Science moderne*, 1925.

Giscard d'Estaing (Ed.). — « Les problèmes du rail », dans *Revue de Paris*, 15 juin 1933.

Godfernaux (R.). — « Les grands réseaux français depuis la guerre », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1931.

Hours (J.). — « Rail et route », dans *Etudes rhodaniennes*, mars 1933.

Laborde (F.). — « Etude objective et critique des transports automobiles », dans *Revue scientifique illustrée*, 14 janvier 1933.

LALANDE (W.). — « Le congrès international et intercolonial des transports », dans *Afrique française*, décembre 1931.

LALANDE (W.). — « La coordination des moyens de transports dans notre domaine colonial », dans *Quinzaine coloniale*, 22 octobre 1933.

MAHE (J.). — « La route en Afrique occidentale française », dans *Science et industrie*, n° colonial 1930.

MARCEAU (J.-L.). — « Modifications apportées aux conventions et au cahier des charges des grands réseaux de chemins de fer français », dans *Génie civil*, 21 et 28 avril 1934.

NATHAN (R.). — « La coordination des moyens de transports », dans *Europe nouvelle*, 21 avril 1934.

ORDE BROWNE (G. St. Y.). — « African labour and international relations », dans *Journal of the african society*, octobre 1932.

PERROUX (F.). — « Les chemins de fer et autres modes de transports », dans *Revue d'économie politique*, mai-juin 1933.

PESCHAUD (M.). — « L'aspect économique des transports par chemins de fer en Grande-Bretagne », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 mai 1929,

PESCHAUD (M.). — « L'épargne et les chemins de fer », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1928.

PESCHAUD (M.). — « La question du rail et de la route en France et dans les principaux pays étrangers », dans *Revue générale des chemins de fer*, septembre 1933.

« Le problème du rail et de la route en France », dans *Société d'études et d'informations économiques*, chroniques, mémoires et documents, 25 décembre 1930.

« Le problème du rail et de la route en Grande-Bretagne. Conclusions du Comité Salter », dans *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 25 octobre 1932.

« Les problèmes ferroviaires en Afrique », dans *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 17 mars 1932.

« Pour une politique des transports », dans *Temps*, 22 décembre 1932.

« Le rail et la route; l'effort de réorganisation en Espagne », dans *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 14 février 1933.

« Rail et route », dans *Temps*, 17 novembre 1932.

Rapport de M. Charles Lévy sur les chemins de fer algériens. Discussions. Assemblées financières algériennes, 5e séance du 7 juin 1933.

Recueil périodique Dalloz, 5e cahier 1933, 3e partie. Note signée J. P. L. sous Conseil d'Etat, 16 et 23 juin 1933.

ROUX-BERGER (P.). — « La bataille des voies en Afrique », dans

Bulletin de la Société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord, 3e trimestre 1933.

SABOURET (V.). — « Le chemin de fer depuis cinquante ans », dans *Génie civil*, novembre 1930.

SAUVY (Alf.). — « L'automobile en France depuis la guerre », dans *Bulletin de statistique générale de la France*, juillet-septembre 1933.

SAYOUS (André). — « La crise des chemins de fer fédéraux et la concurrence de la route en Suisse », dans *Revue économique internationale*, novembre 1932.

SAYOUS (André E.). — « La route contre le rail en Angleterre », dans *Revue économique internationale*, février 1930.

G. P. — « Les transports ferroviaires et routiers » dans *le Temps*, 23 février 1934.

TRAVERSAY (Guy de). — « Notre régime ferroviaire », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 avril 1932.

TURMANN (Max). — « Chemin de fer et automobiles. Concurrence ou collaboration. Ce qui se fait en Suisse », dans *Revue des études coopératives*, juillet-septembre 1931.

WALKER (G.). — « The economics of road and rail competition », dans *Economic Journal*, juin 1933.

WEURLERSSE (J.). — L'évolution des voies de communications et des moyens de transports en Afrique centrale », dans *Annales de géographie*, 1931.

XXX. — « La situation des chemins de fer à l'étranger et en France », dans *Revue politique et parlementaire*, mai-juin-juillet 1933.

V. OUVRAGES ET ARTICLES TRAITANT DES TRANSPORTS AU MAROC

BURSEAUX (P.). — *Les chemins de fer militaires au Maroc*, Casablanca, Mercié, 1918, brochure.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Mission d'études commerciales au Maroc. Notes de Mission, 1913, brochure.

DELURE. — *Les travaux publics au Maroc*, Rabat, Imprimerie du *Bulletin officiel*, 1915, brochure.

FERRAS (M.) — *Les travaux publics au Maroc*, Rabat, Imprimerie Blanc, 1923, brochure.

FERRAS (M.). — *Les travaux publics au Maroc*, Casablanca, Imprimeries réunies, 1928, brochure. Conférences faites au cours préparatoire au service des Affaires indigènes.

GÉNIAUX (Ch.). — *Routes françaises au Maroc*, Paris, 1912, brochure [extrait du *Tour du monde*, t. V].

JOYANT (E.). — *Le service des travaux publics*, Casablanca, Imprimerie rapide, 1920, brochure.

JOYANT (E.). — *Les travaux publics au Maroc pendant la guerre Conférence faite au centre d'instruction de Meknès, Etat-major des T. O. M.*, mars 1918, brochure.

LAVAL (Henri). — *Le Maroc économique.* I. Les chemins de fer. Casablanca, Paris, 1915, brochure.

LEGRAND (J.). — *Les voies et moyens de communications au Maroc occidental.* Paris, 1914, brochure (Extrait des Mémoires de la Société des ingénieurs civils de France, bulletin de mai 1914).

LOISEAU (Lt-Col.). — *Les transports militaires au Maroc*, Rabat, Service des renseignements, 1924, brochure.

MAGNE-ROUCHAUD (M.). — *Le contrat de transport dans le Protectorat français au Maroc*, thèse, Lille, Robbe, 1923.

MÉCHIN (R.). — *Les chemins de fer au Maroc*, Paris, Presses universitaires, 1928.

MORÈRE (M.). — *Code de la route au Maroc. Préface de Joseph Magnol.* Casablanca, Imprimeries réunies, 1933.

PARODI. — « L'électrification du chemin de fer au Maroc », Paris, 1928, brochure (extrait du *Bulletin de la Société des ingénieurs*).

PORCHÉ-BANÈS (G.). — *Les travaux publics au Maroc*, dans Congrès de l'Afrique du Nord, tenu à Paris, du 6 au 10 octobre 1908, t. II, Paris, au siège du Comité d'organisation du congrès, 1909.

SEGRESTAA (Lt-Col.). — *Les transports militaires au Maroc. Conférence faite au centre de Perfectionnement de Meknès.* Etat-major des T. O. M., avril 1918, brochure.

« L'activité des chemins de fer marocains », dans *Supplément* au *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, du 12 juillet 1932, n° 57.

« L'activité des chemins de fer du Maroc », dans Supplément au *Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques*, 6 juillet 1933, n° 56.

ALLIX (G.). — « Les chemins de fer au Maroc et la guerre du Rif » dans *Revue politique et parlementaire*, janvier 1926.

ARDOUIN. — « Le Maroc et les chemins de fer marocains », dans *Bulletin P. L. M.*, janvier 1931.

ARMATTE. — « Routes et chemins de fer au Maroc » dans *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er février 1914.

« L'automobilisme en Afrique du Nord » dans *Etna*, numéro spécial, mars 1930.

COANET (Intendant). — « Ravitaillement et transports au Maroc », dans *Bulletin des Ecoles de perfectionnement des officiers de réserve au Maroc*, février 1932.

CATHERINE (H.). — « Le rôle de la voie impériale Marrakech-

Meknès », dans *Bulletin de la société de géographie du Maroc*, 1er trimestre, 1923.

CÉLÉRIER (J.). — « L'Atlas et la circulation au Maroc », dans *Hespéris*, 4e trimestre 1927.

CÉLÉRIER (J.). — « Le Maroc au triple front », dans *Vie marocaine illustrée*, nº de Noël 1931.

CÉLÉRIER (J.). — « Une voie transversale Casablanca-Tafilalet. Communication à la société de géographie commerciale de Paris », dans *Revue économique française*, juin 1929.

« Les chemins de fer au Maroc », dans *Revue générale des chemins de fer*, juillet 1931. [Contient une carte intéressante indiquant le développement chronologique des travaux de construction].

GROSSON-DUPLESSIX (Général). — « Etude sur les chemins de fer marocains », dans *Bulletin de la Société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 1er trimestre 1922.

DEBESSE (M.). — « Les chemins de fer marocains », dans *Nature*, 1er février 1933.

GAIGNEBET (J.). — « Marrakech, grand carrefour des routes marocaines », dans *Revue de géographie marocaine*, t. VII, fasc. 9, 4e trimestre 1928.

GENTIL (L.). — « Les voies de communications au Maroc », dans *Revue générale des sciences*, 15 avril 1914.

GIBERT (M.). — « La modernisation du réseau routier marocain », dans *Revue de l'A. C. M.*, avril 1930.

GOTTERON (L.). — « Le chemin de fer d'Oran au Tafilalet », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1908.

HUBERT (L.). — « Les travaux publics au Maroc : ports, routes et chemins de fer », dans *Revue des questions coloniales et maritimes*, nº 352, avril 1914.

JAMBON (B.). — « Tunis-Alger-Casablanca. Contribution à l'étude d'une ligne aérienne commerciale », dans *Renseignements coloniaux*, supplément à *l'Afrique française*, janvier 1934.

JOYANT. — « Note sur la construction du réseau de routes du Maroc », dans *Annales des Ponts et Chaussées*, V, septembre-octobre 1920.

JUIN (Capitaine). — « Communications et ravitaillements au Maroc », dans *Revue militaire française*, 1er juin 1926.

LADREIT DE LACHARRIÈRE (J.). — « Voies de communications et moyens de transport au Maroc », dans *Panorama*, 1er décembre 1929.

LEFEVRE (R.). — « Lo sviluppo delle communicazioni nel Marocco francese », dans *Rivista di politica economica*, Rome, 1933.

LOIJ (J.). — « Electrification des chemins de fer du Maroc. Sous-

stations », dans *Revue d'électricité et de mécanique*, septembre-octobre 1931.

LORIN (H.). — « Les voies de communications dans l'Afrique française du Nord », dans *Revue économique internationale*, mai 1913.

MAIN (F.). — « Le Sebou, fleuve navigable », dans *la Géographie*, mai 1920.

MALBRANQUE (C.). — « Les locomotives électriques à courant continu à 3.000 volts de l'Office chérifien des phosphates du Maroc », dans *Revue générale de l'électricité*, 21 novembre 1931.

« Le Maroc et la voie ferrée Oujda-Fès » [signé H. V. commandant[, dans *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1925.

MAUNOURY (M. J.). — « Le progrès de l'aviation commerciale entre la France et le Maroc », dans *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1922.

MAZIÈRES (M. de). — « Le tourisme au Maroc et aperçu rétrospectif sur les moyens de transport », dans *Revue de géographie marocaine*, 1er et 2e trimestres 1927.

MAZIÈRES (M. de). — « Les chemins de fer marocains », dans *Bulletin de la Société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 1er trimestre 1922.

MOHENDIZ . — « Les chemins de fer au Maroc », dans *Afrique française. (Renseignements coloniaux)*, octobre 1923, n° 10.

MORÈRE (M.). — « Le Code de la route du Maroc », dans *la Gazette des tribunaux du Maroc*, 2, 16 juillet, 27 août, 17 septembre 1932, 11 mars 1933.

« Nos enquêtes : le Maroc en 1927-28. III. Travaux publics et communications » (signé R. G. M.), dans *Bulletin de la Société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 2e trimestre 1929.

PENNÈS (Capitaine P.). — « Notre aviation au service de la géographie africaine », dans *Afrique française*, supplément n° 10, octobre 1929.

PERRET (J.). — « Le réseau routier et la circulation automobile dans le Protectorat du Maroc », dans *les Annales coloniales illustrées*, octobre 1930.

PESCHAUD (M.). — « Le réseau ferré marocain », dans *Revue générale des chemins de fer et des tramways*, 1922.

PEYRONNET (Capitaine). — « Les chemins de fer du Maroc », dans *Bulletin de la Société de géographie d'Alger, et de l'Afrique du Nord*, 1er trimestre 1922.

PHŒBUS. — « Les forbans de la route », dans *le Soleil du Maroc*, 1er décembre 1932.

SALESSES (E.). — « Le Maroc et ses chemins de fer » dans *Revue politique et parlementaire*, septembre 1921.

SAYOUS (A. E.). — « La réglementation des transports en commun de voyageurs par route au Maroc français » dans *Revue économique internationale*, septembre 1933.

SÉJOURNÉ (P.). — « Le transport des phosphates marocains » dans *Le Génie civil*, 22 février 1930.

THERY (R.). — « La concurrence du rail et de la route au Maroc. Solutions possibles » dans *Supplément colonial* de *l'Economiste européen*, 17 juillet 1932.

TORCY (Général de). — « La navigabilité de l'Oued Sebou. De l'Océan Atlantique à Fès en canot automobile », dans *Afrique française*, 1912.

VALETON (Ing.). — « Les installations et le matériel de traction électrique de l'Office chérifien des Phosphates » dans *la Traction électrique*, septembre 1932.

VERAX. — « Le rail contre le pneu » dans *Presse marocaine*, 30 juin, 7 juillet 1932.

WECKEL (M.). — « Sur une conception cohérente de tous les éléments d'aménagement d'une route » dans *Science et industrie*, numéro spécial hors série, 1932, consacré à la « route ».

WIENER (L.). — « Les chemins de fer des colonies et protectorats français en Afrique. L'Afrique du Nord française (Tunisie, Maroc) » dans *Revue économique internationale*, Avril 1929.

Transsaharien.

BAYSER (Cdt de). — *Transafrique*, Paris, Société d'éditions. géographiques, maritimes et coloniales, 1933.

BROUSSAIS. — « Les chemins de fer africains et transafricains » dans *Congrès national des sociétés françaises de géographie*, XX^e^ session, Alger, 1899, Compte rendu des travaux du congrès, Alger, S. Léon, 1900.

CALMEL (Général). — *Le transmauritanien*, Paris, Larose, 1921.

GONZALEZ JIMENEZ (E.). — *Ferrocarriles africanos. El Transsahariano*, Madrid, Imp. y talleres del ministerio de la Guerra, 1933

HONORÉ (M.). — *Le Transsaharien et la pénétration française en Afrique*, thèse, Paris, Pedone, 1901.

IBANEZ DE IBERO (C.). — *Los medios de communicacion entre Espana et Marruecos*, Cahors, Couslant, 1922.

LESTRADE (M.). — *Le Transsaharien*, thèse, Paris, Pedone, 1903.

MÉNIAUD (J.). — *Le Transsaharien et le Transafricain*, Paris, éd. du comité du Transsaharien, 1930.

SCHALLER (A. M.). — *Le chemin de fer transsaharien*, thèse, Paris, Istra, 1932 [contient une importante bibliographie sur la question].

— *Le Transsaharien et l'avenir de l'Afrique*, Paris, éd. du comité du Transsaharien, 1932.

VIDAILHET (J.). — *Le Transsaharien, amorce du Transafricain*, thèse. Préface de P. Roux-Berger, Paris, Larose, 1934.

BARDOUX (J.). — « Le transcontinental africain » dans *Revue économique internationale*, mars 1930.

BONAMY (A.). — « Rapport sur l'établissement d'une liaison entre le Maroc et l'A. O. F. » dans *Afrique française*, 1923.

BRUNET (A.). — « La question du transsaharien et ses données actuelles » dans *Revue politique et parlementaire*, 10 juin 1933.

CHARLES-ROUX (A.). — « Les transports sahariens (route-air-rail) et leur ravitaillement en combustibles et carburants » dans *Revue internationale des produits coloniaux*, décembre 1932, numéro spécial.

« En vue du Transsaharien. La sécurité du Sahara et du Tafilalet » [articles par le Général Dinaux, Caïd Reha, le Commandant Messal, le Capitaine Vanègue], dans *Renseignements coloniaux*, supplément à l'*Afrique française*, mars 1929.

FOCK (A.). — « Les liaisons transafricaines » dans *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1926.

— « Transafricain et transsaharien » dans *Revue politique et parlementaire*, 10 avril 1926.

JOLY (R. L.). — « Les chemins de fer transsaharien et transafricain » dans *Revue économique française*, novembre-décembre 1932.

MOHENDIZ. — « La paix au Sahara par le rail » dans *Afrique française*, 1929.

MORNET (Colonel). — « Le Transsaharien » dans *Renseignements coloniaux*, supplément à *l'Afrique française*, septembre 1932.

« Le Problème du Transsaharien » dans *Bulletin quotidien de la société d'études et d'informations économiques*, 13 octobre 1933.

« Le rapport de l'organisme d'études du Transsaharien » [d'après M. Maitre-Devallon] dans *Renseignements coloniaux*, supplément à *l'Afrique française*, décembre 1929.

ROBER-REYNAUD. — « Le Transsaharien automobile » dans *Renseignements coloniaux*, supplément à *l'Afrique française*, 1931.

RUSSO (P.). — « Le Transsaharien et les mines du territoire de Figuig » dans *Renseignements coloniaux*, supplément à *l'Afrique française*, janvier 1924.

UN SAHARIEN. — « Sur l'emploi de l'automobile et de l'avion dans le Sahara de l'Ouest » dans *Bulletin de la société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord*, 2e trimestre 1927.

WARREN (E. de). — « Liaisons françaises de l'Afrique du Nord et de l'Afrique tropicale » dans *Nouvelle revue des jeunes*, 10 juillet 1930.

Tunnel sous le détroit de Gibraltar.

Camarassa (Marquis de). — *L'Ibero-afro-américain (chemin de fer international)*, Madrid, Jose Blas, 1910. Brochure.

Ibanez de Ibero (C.). — *Un tunnel bajo el Estrecho de Gibraltar. Texto en castellano y en francès*, Cahors, Coueslant, 1927. Brochure.

Jessen (O.). — *Die strasse von Gibraltar*, Berlin, Dietrich Reimer, 1927.

Blanc (G.). — « Le tunnel du détroit de Gibraltar » dans *le Temps*, 7 septembre 1933.

Bourgoin (P.). — « Le tunnel de Gibraltar » dans *Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1933.

Buen (R. de). — « El tunnel del Estrecho de Gibraltar » dans *Boletin de la real sociedad geografica*, Madrid, 1er trimestre, 1929.

Hersent (G.). — « Les colonnes d'Hercule de l'Afrique du Nord » dans *Revue de France*, 1er mars 1929.

Ibanez de Ibero (C.). — « Sur la liaison sous-marine de l'Espagne avec le Maroc au moyen d'un tunnel intercontinental » dans *Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences*, Paris, 25 juillet 1925.

Jevenois (Coronel D. P.). — « La influencia estrategica de la construction del tunel sub-marino de Gibraltar en el equilibrio militar del mediterraneo » dans *Memorial de Artilleria*, Madrid, juin 1933.

Rollin (Léon). — « Le tunnel sous-marin du détroit de Gibraltar et les idées du Colonel Jevenois » dans *Afrique française*, septembre 1930.

Rubio y Bellvé (M.). — « El tunel bajo el Estrecho de Gibraltar » dans *Memorial de Ingenieros del Ejercito*, Madrid, juin 1933.

« Le tunnel de Gibraltar » dans *Bulletin quotidien de la société d'études et d'informations économiques*, 14 février 1930.

VI. PERIODIQUES, JOURNAUX ET REVUES CONSULTES

A. Français

L'Afrique française. Bulletin mensuel du Comité de l'Afrique française et *Renseignements coloniaux*, supplément, Paris.

Annales de géographie, Paris.

Bulletin de la société de géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord, Alger.

Bulletin quotidien de la société d'études et d'informations économiques, Paris.
Chronique coloniale de la société d'études et d'informations économiques, Paris.
La chronique coloniale, organe de l'Institut colonial français, Paris.
La chronique des transports, publication bi-mensuelle de la société d'études et d'informations économiques, Paris.
Echo d'Oran.
L'Europe nouvelle, Paris.
Le Génie civil, revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères, Paris.
La Quinzaine coloniale, organe de l'union coloniale française, Paris.
Revue économique française, publiée par la société de géographie commerciale de Paris, Paris Delagrave.
Revue économique internationale, Bruxelles, Paris.
Revue générale des chemins de fer, Paris, Dunod.
Revue générale des sciences pures et appliquées, Paris, Doin.
Revue politique et parlementaire, Paris.
Revue scientifique illustrée, Paris.
Le Temps, Paris.

B. Marocains

I. Zone française.

L'A. P. A. M. (*association des propriétaires d'automobiles du Maroc*), bulletin de l'automobile et du tourisme, Casablanca.
L'Automobile au Maroc, revue mensuelle technique et commerciale, Casablanca.
Bulletin de la Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca.
Bulletin du Travail, édité par le Service de l'administration générale du travail et de l'assistance à la Résidence Générale.
Bulletin officiel de la Chambre de commerce et d'industrie de Rabat.
Gazette des tribunaux du Maroc. Législation, jurisprudence, débats judiciaires, Casablanca.
Hespéris. Archives berbères et bulletin de l'Institut des hautes études marocaines. [Contient une bibliographie marocaine complète publiée annuellement par M. Ch. Funck-Brentano, Conservateur de la Bibliothèque générale du Protectorat.]
Le Petit Marocain, Casablanca
La Presse marocaine, Casablanca.
La Revue automobile et sportive, bulletin du moto-club de Rabat, Rabat.
Revue de géographie marocaine, organe de la société de géographie du Maroc, Casablanca.

Revue de l'aéro-club du Maroc, organe officiel de l'aéro-club du Maroc, Casablanca.
Revue de l'automobile-club marocain, organe officiel de l'A.C.M., Casablanca.
Le Soir marocain, Casablanca.
Le Transporteur marocain, Meknès, Casablanca.
Vigie marocaine, Casablanca.

II. Zone espagnole.

El dia de Ceuta.
El popular, Larache.
Diario marroqui, Larache.
La Gaceta de Africa, Tetuan.
Heraldo de Marruecos.
La opinion de Ceuta.

C. Annuaires

Annuaire de l'automobile de l'Afrique du Nord et du tourisme, Alger, imprimerie Algérienne, Raynaud.
Annuaire de l'automobile et du tourisme au Maroc, édité par la société des Grands régionaux du Maroc, Casablanca, imprimeries réunies.
Annuaire de statistique générale du Maroc, Casablanca, imprimeries réunies.
Annuaire du Maroc, édition Havas, Alger-Casablanca.
Annuaire économique et financier du Protectorat, Casablanca, imprimeries réunies.
Annuaire marocain économique, édité par la société des Grands régionaux, Casablanca.

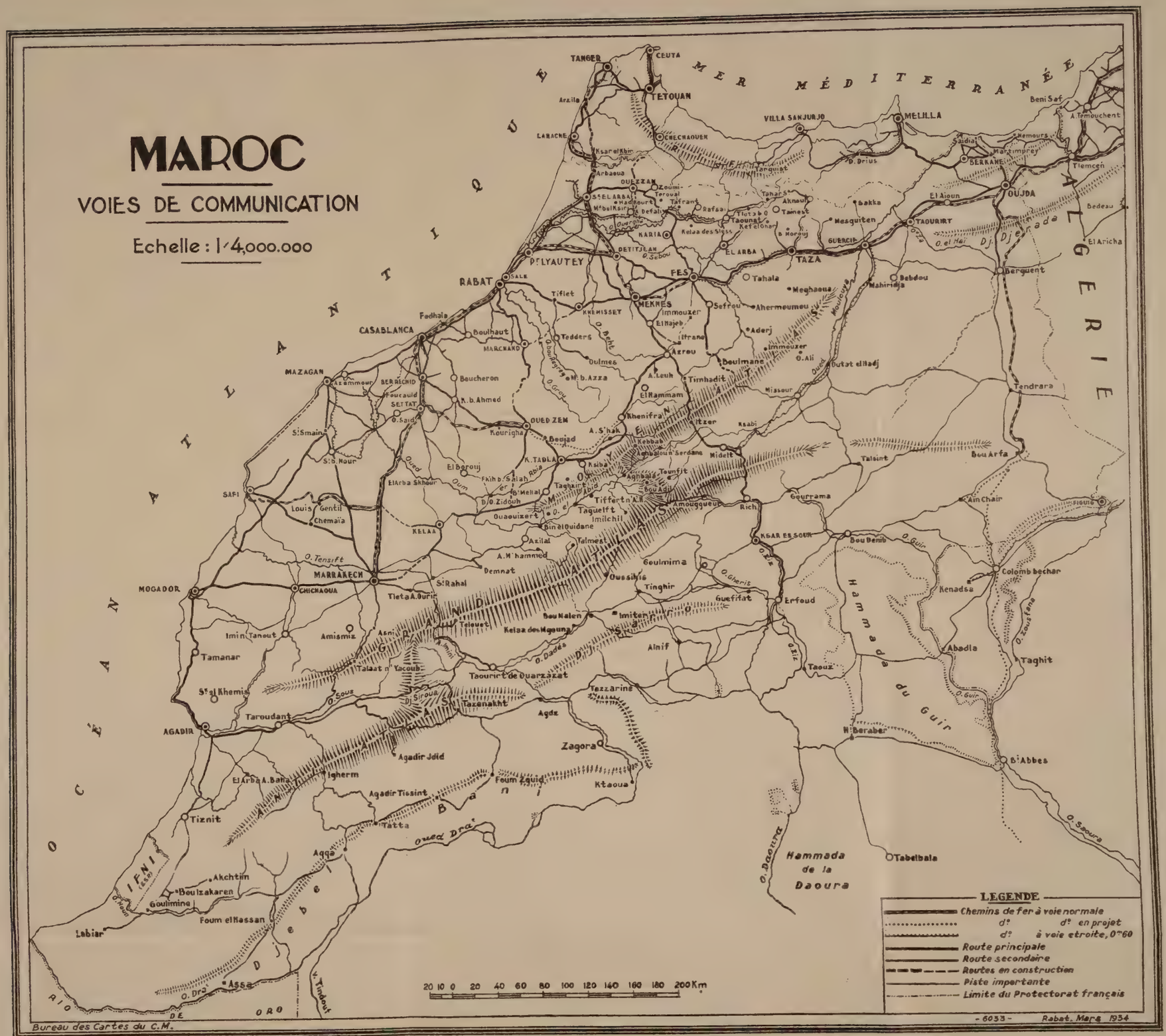

MAROC
VOIES DE COMMUNICATION
Echelle : 1/4,000.000
OCÉAN ATLANTIQUE
MER MÉDITERRANÉE
ALGERIE
TANGER
CEUTA
TETOUAN
MELILLA
VILLA SANJURJO
CASABLANCA
RABAT
FES
MEKNES
TAZA
OUJDA
MARRAKECH
AGADIR
MOGADOR
SAFI
ESSAOUIRA
Hammada du Guir
Hammada de la Daoura
Tabelbala
Zagora
Ktaoua
Tiznit
Taroudant
Tafilalet
Haut Atlas
Moyen Atlas
Anti Atlas
Djebel Bani
Djebel Sirwa
Djebel Sarhro
Djebel Ougnat
Djebel Irhoud
Djebel Ayachi
Djebel Tichka
Djebel Siroua
Djebel Saghro
Djebel Kissane
Djebel Bani

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

PREMIERE PARTIE

L'EVOLUTION DES MOYENS DE TRANSPORT

Chapitre premier. — Les transports avant le Protectorat 13

Les pistes. Le portage. Tarifs.

Chapitre II. — L'occupation militaire et l'établissement du Protectorat .. 20

Le portage. Le roulage. Les chemins de fer militaires (construction, trafic). L'automobile. Le chemin de fer commercial.

Chapitre III. — La période de guerre 32

Les chemins de fer militaires (construction, exploitation). — Les chemins de fer à voie normale. Les routes. L'automobile (trafic et tarifs). Le roulage. Le portage. La concurrence rail-route.

Chapitre IV. — L'après-guerre 51

Les chemins de fer à voie de 0 m. 60 (construction, trafic). Les chemins de fer à voie normale (construction, trafic). Les routes (construction, trafic). La concurrence rail-route.

Chapitre V. — La crise de 1930 et ses effets 81

La baisse du trafic des chemins de fer . La concurrence des transporteurs routiers.

Chapitre VI. — L'extension de la crise économique 87

DEUXIEME PARTIE

LA CONCURRENCE DU RAIL ET DE LA ROUTE
LES FAITS. LES CAUSES

Chapitre premier. — Les chiffres de la statistique 93

Section I. — Le trafic des chemins de fer du Maroc 93
Trafic des voyageurs. Trafic des marchandises.

Section II. — Le trafic des chemins de fer du Tanger-Fès 104
Trafic des voyageurs. Trafic des marchandises.

Section III. — Le trafic routier 110

Absence de chiffres. Appréciation indirecte de ce trafic (Immatriculation. Importations d'essence, d'ouvrages en caoutchouc). La concurrence des transporteurs routiers entre eux.

Section IV. — La concurrence rail-route 113

Chapitre II. — Les raisons de cette concurrence 119

Section I. — Raisons d'ordre général qui ont affecté les entreprises de transports routiers et ferroviaires 119
La crise économique. L'exagération du crédit. L'artisanat indigène des transports routiers. La concentration des entreprises dans le « Maroc utile ». L'accroissement du nombre de possesseurs de véhicules individuels.

Section II. — Les raisons de la concurrence du rail et des entreprises de transport sur route 125
Porte à porte. Souplesse. Vitesse. Régularité. Sécurité. Confort Autres avantages de l'automobile.

Section III. — La question tarifaire 142
Tarifs voyageurs. Tarifs messageries et bagages. Tarifs des marchandises transportées en petite vitesse. Le tarif de lutte : le P. V. 100.

Section IV. — Les conditions d'exploitation 165
Les chemins de fer. Les transporteurs.

TROISIEME PARTIE

LES RÉACTIONS DES CONCURRENTS ET L'ACTION DU GOUVERNEMENT

Chapitre premier. — Les réactions des concurrents 185

Section I. — Les chemins de fer 185
Amélioration des conditions d'exploitation. Economies. Ententes avec les transporteurs.

Section II. — Les transporteurs routiers 196

Chapitre II. — L'action du Gouvernement 200

Section I. — Raisons de son intervention 200
Augmentation des frais d'entretien des routes. Diminution des bénéfices provenant des chemins de fer. Importance des chemins de fer dans l'économie générale du pays. Mauvaise répartition des moyens de transports. Fluctuations anti-économiques des prix. Sécurité nécessaire des voyageurs. Difficultés de l'intervention.

Section II. — L'intervention du Gouvernement 209
Le Dahir et l'arrêté viziriel du 6 février 1933. Le Dahir et l'arrêté viziriel du 19 avril 1933.

Section III. — Les résultats 215
Les réactions des gros transporteurs et des chemins de fer. Les petits transporteurs. Le cas de la « Valenciana ». La tendance vers un monopole privé des transports. La nécessité de compléter cette réglementation.

Conclusion 227

Le remarquable essor des moyens de transports et les problèmes qu'il n'a cessé de poser. La réglementation de 1933 : première étape. La coordination par voie d'autorité. Le rôle de l'avion.

Annexe 239

Bibliographie 245

Table des Matières 263

Bordeaux. — Imp. J. Bière, 18, rue du Peugue. — 1934.